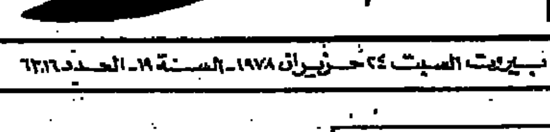
الجامعة الاردنية ـ المكتبة



الانوار تصدر عن :
«دار الصياد» للصحافة والطباعة والنشر ش.م.ل
الادارة العامة والتحرير (الحازمية) ص.ب ٩١٨ و١٠٣٨
الادارة العامة والتوزيع تلفون: ٤٥٠٥٩٧ – ٤٥٠٥٩٨ – ٤٥٠٥٦٣
التحرير: ٤٥٠٩٣٣ (ستة خطوط مكررة) ٤٥٢٧٠٠ (اربعة خطوط مكررة) المطبعة: ٤٥٠٦١٠
دائرة الاعلانات ـ المركز الرئيسي: الحازمية ـ ت: ٤٥٠٩٣٣/٤٥٢٧٠٠ ـ مكتب بدارو ـ ت: ٣٨٧٠٢٠/١/٢

الانوار في الخارج
سوريا ٥٠ ق.س | السعودية ريال واحد | ابوظبي ١٥٠ فلسا
مصر ١٠٠ مليم | ليبيا ٨٠ درهما | عمان ١٥٠ بيسه
السودان ٥٠ مليما | الكويت ١٠٠ فلس | بريطانيا ٢٠ بنسا
تونس ٧٥ مليما | البحرين ١٠٠ فلس | اليونان ١٥ دراخمه
الاردن ٥٠ فلسا | قطر ريال واحد | فرنسا ٣ فرنكات
العراق ٥٠ فلسا | دبي ١٥٠ فلسا | ايطاليا ٤٠٠ ليرة ـ تركيا ٥ ليرات
الاشتراكات : في لبنان ١٥٠ ليرة لبنانية ـ في الخارج ١٧٥ ليرة لبنانية ـ المؤسسات الرسمية ٣٠٠ ليرة لبنانية يضاف اليها اجور البريد

١٦ صفحة — بيروت السبت ٢٤ حزيران ١٩٧٨ ـ السنة ١٩ ـ العدد ٦٣١٦ — AL-ANWAR - Beyrouth 24 Juin 1978 19e Année No. 6316 — ٥٠ قرشاً

رسالتان من البابا الى فرنجيه والجميّل

شمعون يستعجل الاجراءات الامنية

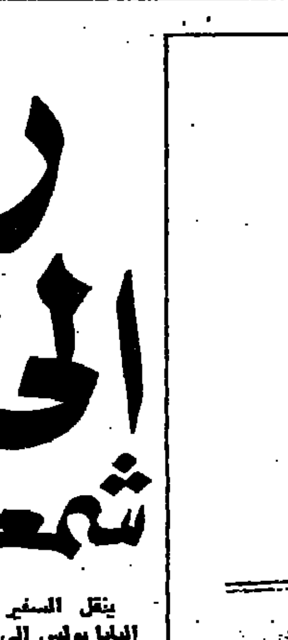
ينقل السفير البابوي المونسنيور الفريدو برونيرا اليوم رسالتين من البابا بولس الى كل من الرئيس سليمان فرنجية والشيخ بيار الجميل. وسيتوجه اولا الى زغرتا، ثم يزور بيت الكتائب المركزي.

كما يقوم الرئيس كميل شمعون قبل ظهر اليوم بزيارة البطريرك الماروني مار انطونيوس بطرس خريش في بكركي للبحث في اوضاع الشمال والمساعي المبذولة لازالة الخلافات.

وقد رافق الاتصالات المستمرة على صعيد التهدئة، تحركات لضبط الوضع الامني في الشمال انطلاقا من مقررات مجلس الوزراء امس الاول القاضية باشتراك الجيش في مهمة الحفاظ على الامن.

وبتكليف من السلطة قام وزير الداخلية امس بزيارة الشيخ بيار الجميل، ثم الرئيس كميل شمعون، لعرض الخطوط الكبرى للخطة الامنية الجديدة. وسيلتقي اليوم الاباتي شربل

— البقية على الصفحة ١٥ —



■ قنبلة فجرها الجنود الايرلنديون في الطيري ■ (تصوير نزيه نقوزي)

القوات الدولية توسع سيطرتها على قرى الجنوب

وسعت القوات الدولية امس سيطرتها على قرى جنوب لبنان.

وقد دخلت وحدة ايرلندية الى قرية الطيري الواقعة على الطريق الرئيسي الى بنت جبيل في القطاع الاوسط، ورفعت علم الامم المتحدة على مدخلها.

وقد رحب سكان القرية بالقوة الدولية وبدأت وحدة خاصة على الفور في تفكيك قنابل عنقودية كانت القوات الاسرائيلية قد خلفتها وراءها. وتم كذلك تعطيل ثلاثة الغام.

وفي قرية كفرا التي تبعد حوالي ٢٠ كيلومترا الى الشرق من صور اتخذت القوات الفرنسية اجراءات امن مشددة امس، فيما كان ضباط دوليون يتفاوضون مع ١٠ مسلحين كانوا قد تسللوا الى تلة تطل على المكان.

وقال سكان محليون في قرية صديقين القريبة ان اشتباكا قصيرا وقع فجر امس بين القوات الفرنسية المتمركزة على احد الحواجز وبعض المسلحين ولكن المشكلة حلت بسرعة بعد اجراء اتصالات بين القيادة الدولية وضابط ارتباط فلسطينيين.

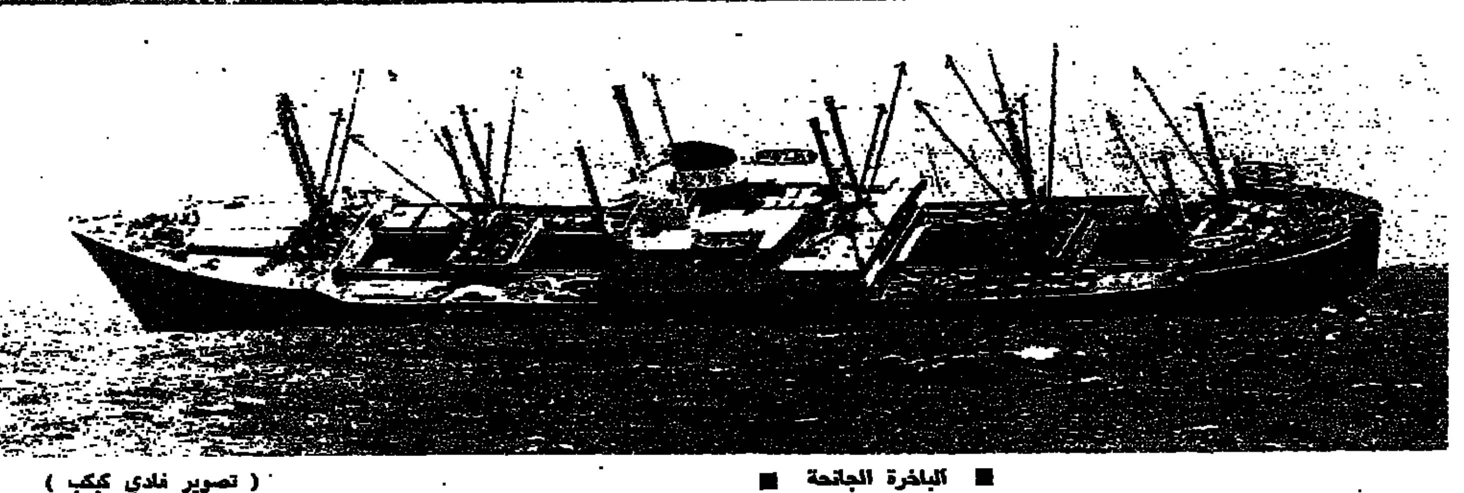
(تفاصيل اخرى على الصفحة ٤)

— البقية على الصفحة ١٥ —



■ ايرلنديون اثناء تفجير القنابل والالغام ■

غرق باخرة يونانية مقابل شاطئ ضبيه



■ الباخرة الجانحة ■ (تصوير فادي كبكب)

تنتظر باخرة يونانية جانحة مقابل شاطئ ضبية وصول رافعة من قبرص لانقاذها، قبل ان تغرق نهائيا.

وكانت الباخرة قد نقلت ٣٥٠٠ طن من الاينمينت الى مرفأ بيروت، ثم حملت تراكتورات وادوات زراعية وابحرت. وبسبب الرياح والامواج العاتية مساء امس الاول جنحت الباخرة وغمرتها المياه.

(التفاصيل على الصفحة ٥)

في هذا العدد

ملحق خاص

حركة النقل في لبنان

الصفحات ٦ - ١٤

توقع اجتماع في لندن يضم وزراء خارجية اميركا ومصر واسرائيل

قالت وكالة «رويتر» في برقية لها من القدس المحتلة مساء امس، ان اسرائيل والولايات المتحدة تتجهان نحو اصطدام جديد حول طريقة تحقيق السلام في الشرق الاوسط.

وابلغ مسؤول في مكتب مناحيم بيغن رئيس الوزراء الاسرائيلي وكالة «رويتر» قوله: يمكن ان تتعرض عملية السلام في الشرق الاوسط باكملها للخطر بسبب سياسة واشنطن المؤيدة للعرب بصورة واضحة متزايدة. واننا نسأل انفسنا اكثر فاكثر اذا كان في استطاعة الاميركيين مواصلة العمل كوسيط موضوعي في نزاع الشرق الاوسط.

وعلى الرغم من الحملة الاسرائيلية على واشنطن، فانه يبدو ان تحركا يجري من وراء الستار للجمع بين سايروس فانس وزير الخارجية الاميركي ووزيري الخارجية الاسرائيلي والمصري.

وقال مسؤول في وزارة الخارجية — البقية على الصفحة ١٥ —

مسؤول اميركي لـ«الانوار»: قضية لبنان غير مرتبطة مباشرة بأزمة الشرق الاوسط

واشنطن — من سمير نجيب نادر:

ادلى جون ترانتر رئيس مكتب الصحافة والناطق الرسمي المساعد في وزارة الخارجية الاميركية، بحديث الى «الانوار» قال فيه:

لا اعتقد ان ازمة لبنان هي جزء من التيار الرئيسي لازمة الشرق الاوسط، او انها متعلقة به مباشرة.

ومضى ترانتر يقول: غير انني اعتقد ان الاحداث في بلد ما في الشرق الاوسط تؤثر على دول اخرى او على الوضع العام في المنطقة. ولكني لا اعتقد ان المشكلة الداخلية في لبنان مرتبطة مباشرة بمفاوضات السلام من اجل التوصل الى تسوية لازمة الشرق الاوسط... واشدد هنا على كلمة «مباشرة».

وقد اجاب جون ترانتر على اسئلة اخرى وجهتها اليه. وجرى الحوار على النحو التالي:

● سؤال: البعض يلوم الولايات المتحدة، ويقول انه كان بامكانها ان تقوم بجهد اكبر لوقف الحرب في لبنان، وذلك بسبب علاقاتها مع مختلف الاطراف في الشرق الاوسط.. فما رأيك؟

□ ترانتر: انا لست في وضع لاجيبك على هذا السؤال. ولكني اشير الى ان الولايات المتحدة كانت على اتصال مع مختلف الاطراف المسؤولة اثناء اندلاع الحرب اللبنانية، وقد حثثنا الجميع على ضرورة التوقف وحل المشكلة

— البقية على الصفحة ١٥ —

■ جون ترانتر ■ (تصوير مراسل «الانوار»)

محكمة قبرصية ترجىء قرارها باستئناف قاتلي السباعي

اجلت المحكمة العليا في قبرص امس، للمرة الثانية، قرارها بشأن استئناف تقدم به الشابان الفلسطينيان اللذان حكما بالاعدام بعد ادانتهما بقتل الكاتب المصري يوسف السباعي.

وقال رئيس المحكمة ان القرار سيصدر في ٣١ تموز.

فرنسا تقرر بايلول مصير قواتها في جنوب لبنان

قال لوي دي غيرينغو وزير الخارجية الفرنسية: انه على اساس الجهود التي ستقوم بها الحكومة اللبنانية لاستعادة سلطتها في الجنوب، سوف تقرر فرنسا في ايلول المقبل ما تراه مناسبا بشأن الابقاء على الوحدات التي ارسلتها الى جنوب لبنان.

وقد اعلن دي غيرينغو ذلك امام لجنة الشؤون الخارجية في الجمعية الوطنية الفرنسية.

وكان الرئيس الفرنسي ديستان قد صرح في المؤتمر الصحفي الذي عقده في ١٤ حزيران الجاري، بان القوات الدولية العاملة في لبنان نفذت المهمة الاولى التي اخذتها على عاتقها وهي الاشراف على جلاء القوات الاسرائيلية عن الجنوب اللبناني.

وذكر الرئيس الفرنسي ايضا، ان فرنسا ستبقي وحداتها العاملة مع القوات الدولية في لبنان الى شهر ايلول المقبل على الاقل، لكي تتيح الفرصة امام تنفيذ الهدف الثاني وهو ان تستعيد الحكومة اللبنانية سلطتها الكاملة على جميع انحاء البلاد.

باريس — وصف

يد الرئيس تصافح وتستلم

بقلم: داود الصايغ

الرئيس الياس سركيس لم يكن مسؤولا عن الحرب ولكنه مسؤول عن السلام.

لم يكن فريقا لا في الحرب ولا قبلها ولا بعدها، فاللبنانيون جميعا هم فريقه. هذه هي مهمته، وهذا هو اختياره واختيار الآخرين له. والرئيس رضي بذلك منذ البدء وعن علم مسبق بكل شيء. فهو لم يتسلم اشلاء دولة بل لعله تسلم اشلاء وطن. واذا كان عمد اليوم الى تذكير اللبنانيين بالظروف التي اقسم فيها اليمين الدستورية والتي حصل فيها التسلم والتسليم، او حتى التي جرى فيها انتخابه، فليقول لهم انه بعد اقل من سنتين من ذلك، وبعد استمرار معظم عناصر الازمة التي سببت حرب السنتين، فقد قام هناك من يطالبه ويحاسبه. وهذا حسن. لان هذا تأكيد لفكرته هو التي جاء من اجلها، ودليل على صحة المنطق الذي يجب ان يبنى عليه قوام الكيان الداخلي للبنان، وهو الدولة، والدولة القوية وحدها.

والرئيس مد يده لا ليصافح فحسب بل ليستلم. وهو سوف يستلم ليس برضى الجميع فقط بل بطلب منهم، لان الجميع يشعرون مثل الرئيس، بالساعات المصيرية التي لا يجدر لامعها ولا بعدها الا الاختيار الواحد، وهو الصعب، وهو المفيد.

في رسالة الرئيس وصف علني لما كان يردده في بعض المناسبات الخاصة. ولعله كان يفضل الا يصل الى الوقت الذي يكاشف فيه اللبنانيين بكل الحقيقة، املا بان تتغير الحقيقة. ولكن المرارة ازدادت ولم تعد معها كرامة الحكم كافية للمعالجة، ولا الصمت الظالم كاف للايحاء. فرئيس الجمهورية لا يملك من قوى الحكم سوى قوة الشرعية التي هي، في الظروف العادية قوة القوى، يتحرك الجميع في رحابها، ويستمدون كياناتهم من كيانها وحدودهم من حدودها.

ولانه من الضروري ان تعود الشرعية هي قوة القوى، فمن الواجب ان تؤمن لها كل الوسائل، وهذا هو مطلب رئيس الجمهورية. والوسائل هذه قوامها الرئيسي هو الجيش الذي تعثر بناؤه دون منتصف الطريق كما قال الرئيس، واركانها هي المؤسسات الدستورية التي يتم فيها العمل البنائي الانمائي، ويجري فيها الحوار الديموقراطي الحر كما في مجلس النواب وهو الذي عاد يعمل كدليل على ان الحوار داخل المؤسسات هو العلاج الاول والاخير لكل العلل.

— البقية على الصفحة ١٥ —

المعجزة الكبيرة

التبرير اسوأ من التقصير. فالتقصير غلطة والتبرير خطة. ولعل الفريق الاول الذي يفترض ان يقصده الرئيس سركيس هو معسكر التبرير والتقصير. أي معسكر الخالقين على القرار السياسي من الغيم والشمس ولفحة الهواء. والذين يتصورون ان ٩٩ بالمئة من اوراق اللعبة في لبنان هي في يد الاخرين. بل الذين يظنون ان السياسة في لبنان هي جمع الارصدة في البنك العربي والدولي، وليس استعمال تلك الارصدة، الى حد المضاربة بها احيانا. كأنما المعرفة بالنسبة اليهم تضع صاحبها في دائرة الضعف والخوف، في حين ان المعرفة قوة، كما يقول الدكتور كيسنجر.

ذلك ان أخطر ما يواجه القرار الصعب، ليس الاعتراض او التخوف او السلبية هنا وهناك. بل ان تسبقه الاحداث، فيصبح مشكلة بدل ان يكون حلا. او يصبح ورقة في ارشيف التاريخ بدل ان يكون قرارا تاريخيا.

ومن الخطأ التصور اننا لا نستطيع العمل في مناخ غير هادىء. فلا احد يستطيع وقف التطورات والمفاجآت ليعمل بهدوء. ولا احد يستطيع ان يخلي الطرقات من السيارات لكي يقود سيارته باطمئنان الى الهدف المحدد.

ومن الصعب اقامة جدار مثل سور الصين حول الوطن الصغير، على امل ان تقف امامه مشاكل المنطقة، من اجل ان نحل مشاكلنا. فضلا عن صعوبة تجميد التفاعلات الداخلية للعمل في مناخ مؤات.

فقدر الدولة هو ان تعمل وتتحرك في الميدان. وان تتخذ قرارات ميدانية. بل ان تنشىء محاكم ميدانية تنظر في ما يجري على اساس انه جرائم لا حروب.

ورب ضارة نافعة. فالواقع ان لبنان لم يستطع بناء دولة عادلة وقوية على البارد. وما هو امامنا ليس سوى فشل عمره ثلث قرن. وقد تكون هذه الايام هي الفرصة الذهبية لبناء دولة حقيقية على الحامي. والبعض يقول ان الرئيس سركيس لا يعيد بناء الدولة، بل يبدأ بناء الدولة، او يبني للمرة الاولى دولة في لبنان.

صحيح ان التيارات من حولنا ليست كلها مؤاتية. فبعضها معاكس وبعضها مشجع، وبعضها يذهب الى حد القول: امشوا ميلا لامشي معكم اميالا. سيروا ونحن من ورائكم. في الكواليس نساعدكم. وفي الميدان نساعدكم. لكننا لن نتسير امامكم.

وصحيح ايضا ان التعقيدات في الداخل وصلت الى نوع من التوازن المخيف. فالبعض لا يعرف كيف يربح، والبعض الاخر لا يعرف كيف يخسر. والنصر مشكلة او هو هزيمة ناقصة. والهزيمة مشكلة او هي نصر ناقص.

والمسألة الاساسية في قلعة الشقيف وفي النبطية وبالتالي في منطقة ما بين النهرين، في حين ان الاضواء مركزة على المسائل الفرعية التي لها حلول ومفاتيح معروفة. والصورة الحقيقية هي صورة القوى التي تجد نفسها في الوضع الخطير الذي يصفه وزير الدفاع الاميركي هارولد براون بانه وضع عدم القدرة على القتال وعدم القدرة على التراجع. في حين ان الصور التي نفلشها امامنا هي صور جانبية لا تقدم ولا تؤخر.

كل ذلك صحيح. لكن الصحيح ايضا ان الخروج من الحلقة المفرغة اقل ثمنا من البقاء فيها. بل ان الخروج منها ينقذ الجميع، لا الدولة فقط.

وليس هناك حل كامل وتسليم مئة بالمئة، فمن المستحيل الانتقال من الحرب الى السلم بلا خسائر ولا تضحيات. بل ان تضحيات السلم تبدو اصعب من تضحيات الحرب.

لكن الفرص لا تتكرر دائما. والاحداث لا تتوقف من اجل عيون الوطن الصغير الى نفسه. فالارض مستمرة في الدوران. والصراعات مستمرة. والسياسات المتعارضة مستمرة. كذلك المصالح المتضاربة. والمعجزة الكبيرة هي ان نتحرك وسط ذلك، لا ان نقف وندور معه.

والظاهر اننا بدأنا نخرج من النفق الطويل.

رفيق خوري

بطولة كأس العالم

البرازيل وايطاليا تلعبان اليوم على المركز الثالث

كتب فريد خوري:

لا لانها خسرت، او سقطت، او لان خصومها كانوا احسن منها، بل لان اهدافها كانت اقل قيلسا الى الاصابات التي سجلتها الارجنتين في مرمى البيرو، لهذا السبب وحده، ستلعب البرازيل اليوم على المركز الثالث في بطولة كأس العالم، بدلا من اللعب على قمة الكأس والفوز به ايضا.

وهكذا، وكما ارادت البيرو، تنزل البرازيل من فوق لتلعب تحت، وتلك سابقة في الميدان الكروي العالمي نرجو الا تتكرر.

فتكرارها يعني ان مسابقة كأس العالم اصبحت تحت الشبهات، وليس فوقها، كما هو مطلوب ومفروض.

كذلك صار من الضروري اجراء جميع مباريات الكأس في وقت واحد، لان التفاوت في زمن الالعاب يؤدي الى التلاعب بالنتائج وتكييفها، وجعل بعضها «الجسر» الذي تمر عليه فرق معينة الى المباراة النهائية، كما حدث في مباراة الارجنتين والبيرو، ففازت الاولى على الثانية بست اصابات لصفر، وتلك نتيجة غير معقولة ولا مقبولة، وتعتبر كما قال «كوتينهو» مدرب منتخب البرازيل، خيانة لا تغتفر لكرة القدم بالذات!

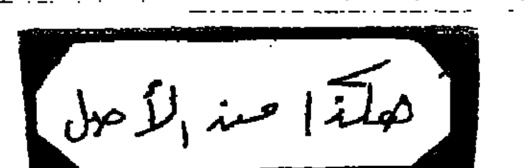
وحتى لا تجري مباريات كأس العالم في مناخ الخيانة، على الاتحاد الدولي ان يتحرك ليفعل شيئا يصون سمعته وسمعة بطولة العالم، لان السمعة السيئة في هذا المجال معناها النهاية البشعة للكرة على صعيدها العالمي.

المباراة على المركز الثالث

وهكذا عند الساعة التاسعة من مساء اليوم، وعلى ملعب ويفربليت الضخم، تلتقي البرازيل وايطاليا للتنافس على المركز الثالث من بطولة كأس العالم بعدما خانهما الحظ ولم يتنافسا على المركز الاول. وهذين

— البقية على الصفحة ١٥ —





الـرسالة تطغى على احاديث زوّار القصــر
الصّدر: الوضع في الجنوب باتجاه الانفراج
طوق: التطورات في الشمال لا تحتمل التأخير

رسالة الرئيس سركيس واوضاع الشمال والجنوب ، والتدابير الامنية التي تعكف الدولة على اتخاذها ، كانت محور احاديث زوار القصر الجمهوري أمس .

وكان الرئيس سركيس قد استقبل صباح أمس على التوالي : السيد جوزف اوغورليان حاكم مصرف لبنان بالوكالة ، المحامي تسميع عسيران ، النسبين حبيب كيروز وجبران طوق ، المطران الياس فرح راعي ابرشية قبرص المارونية ، الامام موسى الصدر ، وعند الظهر ، استقبل الرئيس سركيس وفد النواب الموارنة ثم الدكتور كلوفيس مقصود .

جبران طوق

وقال النائب جبران طوق لدى مغادرته القصر :

بحثنا قضايا الشمال والتدابير الامنية الممكن اتخاذها بعد الحوادث الاخيرة المؤسفة . واغتنمنا الفرصة وهنأنا الرئيس على الرسالة . وبالفعل كانت رسالة قال فيها الرئيس الحقائق بكل صدق وبساطة .

اضاف : كما بحثنا الخطة الامنية التي درست أمس من قبل مجلس الوزراء وستتناول بصورة خاصة منطقة بشري والشمال . كما لفتنا نظر الرئيس الى ان الوضع لا يتحمل اي تاخير . واطلعناه على المساعي التي قمنا بها مؤخرا وزيارتنا زغرتا ، والوضع في منطقة بشري . ونحن ندعــو للهدوء والاستقرار قبل كل شيء . وطالبنا بان يكون لمنطقة بشري حقها في هــذه التدابير .

الامام الصدر

قال : يسعدني أن أكون من أول المواطنين الذين يزورون الرئيس سركيس ليقول له : لبيك بعد أن أكد من جديد مد يده الى جميع اللبنانيين . ولا شك ان هذا الخطاب المعبر عن الموقف يعتبر منعطفا وبداية لخطوات ترسم صورة أفضل من السابق . الصورة التي تبدو في تصوري بداية النهاية للمأساة باذن الله .

واضاف : طبعا عرضت خلاصة عن رحلتي الى الجزائر وابلغته اهتمام الرئيس الجزائري هواري بومدين والمسؤولين هناك بالوضع في لبنان وسيادته ووحدته وتحياتــه للرئيس سركيس .

كما استمعت بخصوص الاحداث في الجنوب وفي الشمال ، وما يجب ان يعمل خلال هذه الفترة من خــلال المسؤولين ، حكومة وشعبا .

● ما هو تصورك بالنسبة للوضع في الجنوب ؟

□ بدون شك الوضع دقيق وان الامم المتحدة اخذت مواقع جديدة ايضا وتتقدم . ويبدو أن في نية الحكــم والدولة ان لا بديل عن استلام قوات الامم المتحدة كل المواقع وعدم استلام هذه المواقع من قبل المسلحين الموجودين هناك . وعلى الاثر ينتقــل الجيش اللبناني الى الجنوب بشكل وباخراج مناسبين . ولذلك اتصور ان الوضع العام في الجنوب يسير نحو الانفــراج الكلي .

واضاف : الجيش سيدخل الجنــوب عندما تتسلم الامم المتحدة كافة المواقع ، وضمن الوضع الممكن يدخل الجيش ، وبمقدار ما يتسلم الجيش تتقلص قوات الطوارىء الدولية .

وعند الساعة الثانيــة عشرة ، استقبل الرئيس سركيس وفد النواب الموارنة الذي ضم السادة : بطــرس حرب ، حبيب كيروز ، شفيق بدر ، طارق حبشي ، الياس الهراوي ، الياس الخازن ، اوغست باخوس . واعتــذر عن مرافقة الوفد النائبان موريس زوين وجبران طوق .

تعميم رسالة سركيس في الخارج

وزعت امس دوائر وزارة الخارجية والمغتربين نص رسالة رئيس الجمهورية الى اللبنانيين ، علــى البعثــات الدبلوماسية اللبنانية في الخارج لتكون بمثابة وثيقة رسمية ، وقد ترجمــت الى اللغات الاجنبية الرئيسية .

وفد النواب الموارنة يزور شمعون

قام وفد تجمع نواب الموارنــة المستقلين عند الساعة الخامســة والنصف من بعد ظهــر أمس بزيارة الرئيس كميل شمعون وذلك في اطار الاتصالات الجارية لمعالجة الوضــع القائم في الشمال .

ومن المقرر ان يزور الوفد بعد ذلك بلدة زغرتا للاجتماع مــع الــرئيس سليمان فرنجية .

وتاتي زيارة الوفد للرئيس شمعون للمرة الثانية في خلال ٤٨ ساعة .

اصداء رسالة سركيس : بين مؤيد ومطالب بالحزم ومتحفظ

انقسمت اراء النواب والسياسيين حول رسالة الرئيس الياس سركيس الى ثلاثة مواقف : بين مؤيد ومرحب واجدا فيها طريق الخلاص ، ومطالب بمزيد من الحزم عبر اعلان التدابير التي لمــح اليها ، ومتحفظ بانتظار اتخاذها فــي الوقت المناسب .

المؤيدون

● ميشال ساسين : رسالة قيمــة وموضوعية اذ عرض فيها الواقــع بمنتهى الصراحة والجدية . اننا مؤمنون كل الايمان بأن لا سلطة شرعية اقوى من سلطة الدولة ، وهذا ما اكــده المجلس النيابي قولا وفعلا وممارسة .

● جوزف سكاف : المطلوب الان من كل الاطراف معاونة السلطة الشرعيــة لبسط نفوذها ولانقاذ لبنــان ، لان الاستمرار في الاوضاع التي نعيشهــا من شانه ان يؤدي الى نتائج لا تخدم الا اعداء لبنان .

● البير مخيبر : نامل بعد رسالــة الرئيس ان تقدم الدولة على التنفيذ ، فاذا لم تنفذ فحوى الرسالة وجديتهــا نكون لا نزال ندور في دوامة الشكــوك والطموحات غير المشروعة . ونامل من الرئيس سركيس ان يحكي الى الشعب من وقت لاخر حتى تبقى صلات الرئاسة بالشعب دون وسطاء .

● انور الصياح : لقد وضع الجميع امام مسؤولياتهم الوطنية والفرقــاء المعنيين امام واجبهم الوطني . وعلى هذه الاطراف ان تستجيب لنداء الرئيس سركيس بدل ان تنتقد الحكومة على ما تقوم به .

● حسين منصور : نتمنى ان تكون رسالته حافزا لكل الاطراف لمعاونــة الحكم على بسط السلطة الشرعيــة وسيادة القانون وتنفيذ القوانين خصوصا قانون الاعدام وتعليق المشانق ، والا فالاجرام سيستمر ويصبح عادة مـــن عادات الشعب اللبناني .

● ماجد حمادة : كان الله في عــون الرئيس سركيس في مساعيه لانقــاذ لبنان ، ونامل ان تكون رسالته منطلقا جديدا لانقاذ البلاد . والمطلوب من كل المخلصين معاونته بالافعال لا بالاقوال .

● خاتشيك بابكيان : ان كلمــة الرئيس مليئة بالحكمة والتوازن اللذين اتصف بهما طوال مدة رئاسته بل طوال حياته ، ونحن اليوم بامس الحاجــة الى هذه الصفات ، ولعل كلمة الرئيس تلقى صدى حسنا لدى كل اللبنانيــين الذين سئموا الدم والشقاق والدمار .

● عبد اللطيف الزين : اعرب عــن امله في ان تترجم هذه الكلمة عمليا وان تساهم الاطراف كافة في هذا المجــال لدفع عجلة البناء والتقدم بلبنان .

● محمود عمار : لقد واجه رئيس البلاد شعبه بالحقائق فدل علـــى الصعوبات والعراقيل التي تعتــرض شؤون الوطن ، ولكنه احيا الامل في النفوس اليائسة عندما اكد علـــى تصميمه للسير قدما من اجل ارســاء قواعد الحكم على اسس متينة مهمــا كانت المعوقات .

● مخايل الضاهر : ان الرئيــس سركيس تكلم من موقع الثقة بالنفس وهو على حق . واللبنانيون في اكثريتهم الساحقة فعلا يمدون يدهم لتلاقي يــده الممدودة يشدون ازره ويقفون الــى جانبه في كل ما عزم على اتخاذه مــن قرارات وتدابير مهما كانت الصعــاب معلنين ايمانهم الراسخ بالدولة لانهــا الاقوى والابقى والاعدل .

● توفيق عساف : بالطبع ان المهمات جسام وعلينا وعلى الحكم مواجهتهــا بكل حزم وروية لانه اذا بقيت الدولــة هي الفريق الاضعف فالويل للبنــان وشعب لبنان ومؤسسات لبنان ، ولكنا كلنا امل في ان هذا البلد سيخطو خطوته الاولى نحو التقدم والتطور في عهــد الرئيس سركيس .

● رفيق شاهين : انها تتضمــن حقيقتين : تمسك لبنان بالديمقراطيــة نظاما وممارسة ، وما يترتب على الدولة والمواطنين معا من حقوق وواجبات ، والثانية تاكيد الرئيس انه لن يتوانى ابدا عن اتخاذ قرارات ومواقف حاسمة ضمن اطار النظام الديمقراطي .

المطالبون بالحــزم

● عادل عسيران : ان احسن مــا قاله هو ان الدولة ستتخــذ قرارات حاسمة قد لا ترضي جميع اللبنانيين . ان هذا القول جميل والرسالة رسالة سياسية وادبية رائعة ولكن الاجمل من هذا القول ان نقرنه بالحزم والا نظــل في جو الحكمة والصبر .

● علي الخليل : عندما تباشر الدولة بممارسة صلاحياتها الفعلية وباتخــاذ المبادرة العملية والخطوات الامنيــة الكفيلة بانقاذ لبنان ، عندها تضــع جميع الفرقاء امام مسؤولياتهم وتصبــح القوة الحاسمة الوحيدة التي تلقــى تاييد ودعم الاكثرية الساحقة مـــن المواطنين المتعطشين لحكم القانــون وسيادة السلطة الشرعية .

● مالك سلام : لا يسعنا سوى ان نرجو الله الهام الرئيس سركيس الصواب وان تكون الاجراءات المشار اليها فعالة وحازمة ورادعة لانهاء جميع الصعــاب والامراض التي يشكو منها اللبنانيون ويعاني منها لبنان .

● نديم سالم : لم نجد في الرسالة ما هو ملموس في وضع الحلول والتدابير للمشاكل التي تمر بها البلاد ، لكن نحن بانتظار تنفيذ ما وعد به من قــرارات تنقذ البلاد .

● اوغست باخــوس : ان الراي العام كان ينتظر موقفا صارما وصريحا يخاطب المتقاتلين على الساحة اللبنانية من غير وجه حق ، بان يوقفوا كل ما يجري ، وان الدولة ستضرب بيد من حديد .

● عبدالله اليافي : انه كان يريــد التحدث الى اللبنانيين اكثر من ذلــك ليضعهم امام الحقائق كاملة ، لكن يظهر ان الظروف الحالية ليست مؤاتية لاكثر من ذلك ، والخيار متروك له فــي اختيار الطريق المناسب .

بطرس يتشاور مع سفيري فرنسا واميركا ويجتمع بمستشار قوات الطوارىء الدولية
باركر: نقلت رسالة شفوية من فانس

■ بطــرس والسفير الفرنســي ارغو ■

■ .. والسفير الاميركي باركر ■

استقبل وزير الخارجية السيد فؤاد بطرس نشاطه صباح أمس باستقبال السفير الفرنسي في لبنان السيد هوبير ارغو بمناسبة مغادرته لبنان الى فرنسا وكانت مناسبة عرض فيها التطــورات الاخيرة في لبنان .

ثم بحثمع السيد جاك ايميه المستشار السياسي لقائد قوات الطوارىء الدولية مهام قوات الطوارىء في الجنوب ، وعقد اجتماعا مطولا مع السفــير الاميركي ريتشارد باركر الذي نقل اليه رسالة شفوية من وزير الخــارجية الاميركي سايروس فانس .

السفير الفرنسي

لدى مغادرته الخارجية قال السفير ارغو :

لا شيء خاصا . لقد قمت بزيارة خاصة للوزير لمناسبة ذهابي الــى فرنسا الاحد القادم لمدة اسبوع وقــد احببت ان ازور الوزير قبل ذهــابي . وقد قمنا بجولة افق تناولت الوضــع العام خصوصا العلاقات اللبنــانية الفرنسية .

● هل حملك الوزير بطرس رسالــة معينة الى وزير خارجية فرنسا ؟

□ كلا لا رسالة .

جــاك ايميــه

بعد ذلك استقبل الوزير بطــرس السيد جاك ايميه المستشار السياسي لقوات الطوارىء الدولية يرافقه السيد سمير صنبر مدير المكتب الاعلامي للامم المتحدة في بيروت والذي قال : ان زيارة السيد ايميه بروتوكولية وللتعارف .

السفير الاميركي

وعند الساعة الثانية عشرة والنصف زار قصر بسترس السفــير الاميركــي ريتشارد باركر حيث عقد معه الوزيــر بطرس اجتماعا مطولا دام ساعــة كاملة .

بعد الاجتماع رد السفير باركر على اسئلة الصحافيين كما يلي :

● ما هي نتيجة المباحثات مع الوزير بطرس ؟

□ حضرت الى وزارة الخارجيــة لالتقي الوزير بطرس بعد غياب استمر ستة أسابيع . وبحثنا الحالة الراهنــة وقمنا بجولة افق وتحدثنا خاصة فــي وضع الجنوب .

● ما هو موقف الحكومة الاميركية بالنسبة للجنوب وازمة الشرق الاوسط ؟

□ هذا سؤال جوابه طويل وليس عندي الوقت الكافي للرد عليه .

● بالنسبة للقوات الدولية وتمركزها في الجنوب ، هل بحث هذا الامر لازالة العقبات التي تحول دون تمركزها في كل المواقع ؟

□ اعتبر أنه من الافضل ان تسال الامم المتحدة وليس انا . وطبعا هنالك ترتيبات ولكنها للان ليست منفذة .

● هل ستشمــل زيارة المســؤول الاميركي السيد مونديل الى المنطقــة لبنان ؟

□ لا .. لا فقط ستشمل اسرائيل .

● بعد عودتك من الولايات المتحدة ، هل أصبحت الحالة طبيعية برأيك وهل انت متفائل .

□ كما كنت اقول انا دائما متفائل .

● هل سلمت رسالة من فانس الــى بطرس ؟

□ نقلت رسالة شفوية .

● هل ستشمل جولة فانس لبنان ؟

□ ما بعرف .. يمكن . قد يكون ولكن ما عندي معلومات .

تصريح بطرس

قال الوزير بطرس عن رسالة فانس اليه : « انها تتناول الشؤون التــي نعالجها بواسطة السفراء بصــورة مستمرة » .

اضاف : اما زيارة السفير الاميركي فقد تمت بناء على استدعاء شخصي مني .

وقال : وعندما يحين الوقت وتتوافر المعطيات نجيب على رسالة السيــد فانس .

● هل تلاحظ ان الوضع في الجنوب يتجه نحو الهدوء ؟

□ بنتيجة اجتماعي اليوم — امس — بالسيد ايميه المستشــار السياســي للجنرال ارسكين وبنتيجة اجتماعاتــي بالسفراء الذين استقبلتهم ، لا استطيع ان اقول الا الانطباع الذي ذكرته امس واول من امس دون ان اؤكده بصورة رسمية ، وهو ان هنالك تقدما في هذا الاتجاه ، يتكك اكثر فاكثر

اجتماع التجمع النيابي رهن بعودة الاسعد

اعلن الرئيــس عــادل عسيران ان اجتماع « التجمــع النيابي الوطنــي » الدوري يوم الاثنين المقبل رهن بعــودة الرئيس كامل الاسعد وما يستجد مــن تطورات جديدة غير التي ناقشها التجمع في اخــر اجتمــاع لــه .

وزير الداخلية يلتقي الاباتي قسيس اليوم

يلتقي عند الساعة التاسعة والنصف من صباح اليوم في وزارة الاسكان والتعاونيات وزير الداخلية والتعاونيات والاباتي شربل قسيس ويرجح ان يكون اللقاء لتبادل الراي في القضايا التي تمر بها البلاد بصورة خاصة الاوضاع الامنية .

وبعد الظهر يتوجه وزير الداخلية الى زغرتا لزيارة الرئيس سليمان فرنجية .

نديم نعيم في المستشفى

ادخل امس النائب نديم نعيم الى مستشفى الجامعة الاميركية اثر اصابته بعارض صحي مفاجىء استدعى وضعه تحت عناية طبية فائقة .

الجميّل: اذا أرضى الحكم ضميره والعدل والقانون فإنه يرضي الكل
الرسالة منسجمة مع ظروف البلاد

قال الشيخ بيار الجميل أمس ، في تعليق على رسالة الرئيس الياس سركيس ، اننا نرحب بأي عزم يقضي ببسط السلطة اللبنانية في كل المناطق .

وجاء في تصريحه : اننا ندعم كل تصميم على فرض الامن وارضاء الضمير والقانون والدستور ، وأن لم يرض الجميع ، وتنفيذ اجراءات قضائية تكمل الخطة الامنية ولو بإعادة قانون اعدام القاتل الذي تقتضيه الظروف الراهنة .

وقال الجميل : اننا نرحب بأي عزم يقضي ببسط السلطة اللبنانية ، ونضع كل امكاناتنا لكي تتوصل الدولة الى فرض الامن وبسط سيطرتها على الجميع ، لان الشعب متعطش اليوم الى الامن والنظام تفرضهما الدولة . بل غدا هذا الامر مطلب الجميع قبل اي موضوع اخر ، بل قبل المشاريع والانجازات وما اليها ، لان هذه كلها دون الامن لا تجدي ولا تنفع وتظل عرضة للخراب . لكن عندما يفرض الامن تتأمن المشاريع تلقائيا ، ويصبح اللبناني قادرا في ظل الامن والاطمئنان ان يحرك بمبادراته الخاصة العجلة الاقتصادية ويعيد الازدهار بما انبر عنه في هذا المضمار .

وتوقف رئيس الكتائب عند قول الرئيس الياس سركيس « قد تتخذ قرارات ومواقف قد لا تلاقي الاستحسان لدى جميع الاطراف » ، وقال : ان الحكم اي حكم ، لا يستطيع ان يرضي الجميع ، لكن اذا ما عمل لارضاء ضميره وأرضاء العدل والقانون فانه يكون قد ارضى كل الناس . بل ما هم اذا ما ارضى الضمير والقانون ولم يرض هذا او ذاك من الناس .

واضاف : لا شك في ان رسالة الرئيس سركيس كانت منسجمة مع الظروف الراهنة، التي تمر بها البلاد والحكم معا ، ولم تحفل بالوعود ولم تعد بأكثر مما في طاقة الحكم على التنفيذ .

وقال الجميل : لكي يتأمن النجاح للحكم ، على القيادات اللبنانية وعلى الشعب اللبناني، كل في نطاقه ، أن يسهل امام الدولة الفرص المؤاتية لفرض النظام والقانون .

نفذوا دون تردد

ونحن من جهتنا ، كنا وما نزال نؤمن بمد الجسور وخلق جبهة لبنانية مشتركة تجسد الارادة اللبنانية ، وتمكن الحكم من أن يحكم وينجح ، وذلك اعتقادا منا بأن السلطة ، كما جاء في رسالة رئيس الجمهورية ، اذا ما غلبت على امرها ، وغلب المواطنون على امرهم ، وكانوا هم الخاسرون .

وطالب الشيخ بيار الجميل بأن تنفذ الاجراءات الامنية وفق الخطة الامنية الموضوعة، دون تردد او احجام ، لان الشعب كل الشعب سيكون معها ، ولان البلاد كل البلاد أمست بحاجة قصوى الى حكم يجسد فكرة المستبد العادل : مستبد بموجب القانون والنظام ، وعادل بالنسبة الى كونه حكما للجميع وعلى الجميع وغريبا مع القانون والسلطة والنظام والقضية اللبنانية .

تدابير قضائية

وختم الجميل قائلا : من هنا تأتي مطالبتنا الملحة بأن تستتبع التدابير الامنية ، تدابير قضائية صارمة في هذه الظروف الاستثنائية على الاقل ، حتى ولو اعتمد قانون اعدام القاتل ، الذي طبق لفترة معينة في اعقاب احداث العام ١٩٥٨ . ذلك أن من شأن هذه التدابير وغيرها، وتقمع نزوة الشر المتفاقمة في نفوس الناس ، خصوصا وان اللبنانيين وغير اللبنانيين اصبحوا يحملون السلاح متباهين ويعتدون على حقوق غيرهم ويأخذون حقهم بأيديهم .

وزير الداخلية يجتمع بشمعون والجميل

قام وزير الداخلية صباح أمس بزيارة الشيخ بيار الجميل في البيت المركزي لحزب الكتائب وعرض معه الاوضاع الامنية في منطقة الشمال .

وقال الوزير بعد الاجتماع : ان موضوع البحث كان حالة الامن في منطقة الشمال ، وقد تبادلنا الراي حول المساعي والتدابير الممكن اتخاذها من قبل جميع الافرقاء للحؤول دون زيادة التوتر وردات الفعل .

وفي المساء قام وزير الداخلية بزيارة الرئيس كميل شمعون في منزله في الاشرفية للغاية نفسها .

شمعون معلقاً على رسالة سركيس: هذه هي الاسس التي نتعاون بموجبها مع الدولة دون تحفظ

علق الرئيس كميل شمعون على رسالة الرئيس الياس سركيس الى اللبنانيين ، بالتصريح التالي :

لقد صدر عن فخامة الرئيس سركيس عدة بيانات موجهة الى الشعب اللبناني .

اولا : يوم تسلمه سدة الرئاسة وقد عبر فيه عن اماله وعن المصاعب الجمة التي سيواجهها بالنسبة للظروف الراهنة في ذلك الحين .

ثانيا : بمناسبة حلول كل عام جديد .

ثالثا : الرسالة الاخيرة التي سمعها الشعب اللبناني المتعطش الى انجازات لا الى وعود الانجازات .

واضاف : كان من سوء طالع هذه الرسالة انها صدرت اثر حوادث الشمال المؤلمة التي اسفرت عن مقتل العشرات من اللبنانيين ، والتي امتازت الدولة فيها بالغياب التام : لا عدلية ولا اجهزة امن ولا جيش لبناني ، وهو القادر على مواجهة اية حالة لو سمح له بذلك .

كما انها صدرت اثر حادث مكتب رئيس مجلس الوزراء حيث حاول مرافق زعيم منطقة دخول مكتب رئيس الوزراء بالسلاح الظاهر ، فاعترضه الشرطي قياما بواجبه ، فغضب الزعيم وانسحب وحاول بعد ذلك رئيس الوزراء الاعتذار منه بارسال وفد الى الزعيم الذي رفض استقبال الوفد المؤلف من موظفين كبيرين ، كما روت هذا الحادث الصحف الصادرة في الاحياء الغربية من المدينة .

وتابع شمعون قائلا : ارى في المناسبة الحاضرة ان لا بد لي من الاجابة ولو بصورة مختصرة على بعض الفقرات الواردة في رسالة فخامة الرئيس سركيس . قال الرئيس ما حرفيته : « وقد يفرض ذلك على الدولة قرارات ومواقف قد لا تلاقي الاستحسان لدى كل الفرقاء » .

الجواب اولا : ان لهذه العبارات رائحة تهديد لا ارى اي فائدة منها ، خصوصا ان ليس للدولة ان تتخذ تدابير ضد اي فريق او لمصلحة اي فريق .

ثانيا : لماذا تريد الدولة ان تتخذ تدابير ترضي فريقا وتغضب فريقا اخر ؟ لماذا لا تتخذ تدابير يرضى عنها الجميع كما يقضي الواجب ؟

والتدابير التي ترضي الجميع هي نصرة القانون والحق وتعزيز المحاكم وتامين اعمالها بصورة مستمرة وسيطرة قوى الامن والجيش وتحقيق العدالة بين المواطنين وتنظيم الادارة تنظيما يساعد على البناء وتشجيع المبادرة الفردية خصوصا في حقول التعمير والمشاريع الصناعية والاقتصادية على اختلاف انواعها.

ومضى يقول : وقال فخامة الرئيس انه مزمع للسير في طريقه مهما بلغت التضحيات . فما هي هذه التضحيات ؟ وهل ان وجود الدولة الفعلي لا الرسمي والمحافظة على الامن وعلى سلامة المواطنين وبذل الجهد من اجل ذلك يعتبر من المعجزات التي تفرض التضحيات الكبيرة التي تفضل بالاشارة اليها ؟

قلت ولا ازال اكرر القول : اننا نغضب على الدولة عندما تغيب من الوجود او عندما تتخاذل . اننا نريدها ان ترعى الامن ومصالح المواطنين الاساسية . اننا نريدها ان تحرر اراضينا من الشياح حتى الجنوب، وان تباشر بنزع السلاح من يد الغريب ومن ثم نزعه من يد اللبناني حيث لا يبقى فوق ارض لبنان الا سلاح الشرعية اننا نريد ان يتسلم الجيش اللبناني كافة صلاحياته لا قسما منها ، فلا يقوم بدوره كرديف بل كقوة شرعية اساسية ، على اساسها تقوم المحافظة على الوطن وعلى سلامته . على هذه الاسس كلها نحن مستعدون للتعاون مع الدولة تعاونا تاما لا يعتريه اي تحفظ .

● هذا واعلن حزبا الكتائب والاحرار في الحدث امس ، انهما قررا تشكيل قوة مشتركة منهما مهمتها السهر على الامن ومنع اسباب الخلاف والتوتر بين اي من المواطنين تامينا للسلامة العامة وتكريسا لتضحيات الشهداء . وتخضع هذه القوة المشتركة مباشرة لهيئة تحقيق قضائية .

وسوف يصدر الحزبان بيانات لاحقة بهذا الشأن .

الحص : حادث السراي لا يستحق هذه الاهمية

رد رئيس الحكومة الدكتور سليم الحص مساء امس على تصريح الرئيس كميل شمعون فقال : من العجب ان الرئيس شمعون جعل مما سمي « بحادث السراي» موضوع تصريح يومي ، وهو حادث طفيف صور على غير حقيقته واعطي من الحجم اكثر بكثير مما يستحق ، وكأنما الرئيس شمعون ويا للاسف قرر استثمار ما روي عن الحادث للتشهير بالدولة دون ان يكلف نفسه تحري الحقيقة عنه وعما جرى على اثره .

واضاف : لم اتوقف عند الحادث دقيقة واحدة لانه لا يستحق كل هذه الاهمية ، فكفانا تلهيا بأمور لا قيمة لها عن قضايانا الاساسية التي تتطلب منا جميعا الالتفاف حول الحكم في هذه الظروف الدقيقة التي تعيشها البلاد .

هدوء أمني في شكا

اشارت الانباء الواردة من منطقة شكا صباح امس بان الوضع هادىء هناك رغم اقفال المعامل في المنطقة. واعلن وزير الداخلية ان التدابير الامنية التي اتخذت ادت الى هدوء الحالة هناك وان الوضع الامني ممتاز بعد ان تامن العدد الكافي من افراد قوى الامن وقوات الردع العربية .

واضاف ، واني لا ارى اي سبب امني يحول دون اعادة فتح المعامل وعودة الحياة الى طبيعتها في شكا .

الرئيس فرنجيه يواصل تقبل التعازي في زغرتا

■ الرئيس فرنجية يتقبل تعازي المطران حزيم ■

■ .. ويتحدث الى السيد قبلان عيسى الخوري ، ويبدو السيد عزت جعفر والسيد يوسف بتالم ■

استمر أمس المعزون بالتوافد على زغرتا . فقد استقبل الرئيس سليمان فرنجية عددا من الشخصيات .

وكان ابرز المعزين المطران اغناطيوس حزيم رئيس ابرشية اللاذقية للروم الارثوذكس الذي قال بعد الزيارة : ان مثل هذه الاحداث لم تكن يوما في مصلحة احد ، ويبقى هناك تساؤلات عما اذا كانت الاحداث التي وقعت هنا لمصلحة احد او لمصلحة الوطن ؟

واضاف : قطعا انها ليست في مصلحة احد على الاطلاق ، واننا نأسف جميعا ان تحصل مثل هذه الاحداث التي كان لها الوقع المؤلم في النفوس . ولقد نقلت للرئيس فرنجية هذا الشعور .

كما زار زغرتا السيد عزت جعفر المستشار في سفارة الكويت ببيروت ، ووفد اللجنة التاسيسية لرابطة النواب السابقين والتي تضم السادة : عبد المجيد الزين ، ندره عيسى الخوري ، شفيق مرتضى ، محمد الفضل ، نصار غلمية ، علي ماضي .

وقال عبد المجيد الزين : ان رابطة النواب السابقين اذ تستنكر هذا الحادث والمصاب الجلل الذي نزل بهذا البيت اللبناني العريق، وفي كل بيت لبناني مخلص لما للرئيس فرنجية من اياد بيضاء على لبنان ، لا سيما المواقف المشرفة التي وقفها في سبيل وحدة لبنان شعبا وارضا يجعلنا جميعا نضرع الى الله ليمد الرئيس فرنجية بالقوة والصبر كي يكون اكبر من الفاجعة التي نزلت به . كما نضرع الى الله ان يقرب ما بين الفرقاء اللبنانيين المتنازعين ليعود لبنان أرض المحبة والوئام والسلام .

كذلك قدمت السيدتان باتي داني شمعون ومود فرج الله التعازي للرئيس فرنجية وقرينته .

كما زار زغرتا السيدان قبلان عيسى الخوري ويوسف سالم .

مجلس البطاركة يعلق اجتماعاته الى جلستين ختاميتين في الاسبوع المقبل
امهال اللجان لوضع البيان الختامي

بكركي — من بطرس كريدي

علق مجلس البطاركة والاساقفة الكاثوليك اجتماعات دورته العادية المغلقة الى الاسبوع المقبل ، حيث يعقد جلستين ، الاولى نهار الاثنين ٢٦ حزيران يناقش خلالها ما توصلت اليه اللجان التي شكلها وما استنتجته من مطالب وتوصيات تسلم الى لجنة صياغة البيان الختامي ، لتعمل مزودة بتوجيهات المجلس حول ما يرغب ان يتضمنه البيان لمعالجة الاوضاع الراهنة ومشكلة التربية والتعليم في لبنان ، على ان يعقد المجلس جلسته الثانية والختامية نهار الاربعاء في ٢٨ حزيران لاقرار البيان ونشره .

وكان المجلس قد تابع اجتماعاته صباح امس بغياب البطريرك الماروني مار انطونيوس بطرس خريش الذي تابع من مقره في بكركي مساعيه واهتماماته لمعالجة الاوضاع الراهنة والتغلب على الانشقاق والحالة المأساوية التي خلفتها احداث الشمال، فاستقبل عند الساعة العاشرة صباحا الشيخ بطرس الخوري واجتمع اليه ساعة ونصف الساعة بحثت خلالها تطورات الوضع في الشمال والخطوات الواجب اتباعها لمعالجة هذا الوضع والمساعي المبذولة على هذا الصعيد لتهدئة الحال واعادة اللحمة بين الاخوة اللبنانيين .

وعند الساعة الخامسة مساء استقبل غبطته امين سر المجلس البابوي للمساعدات الاب دوريد ماتن الذي اكد لغبطته اهتمام المؤسسات الخيرية وتضامن الكنيسة العالمية لمساعدة لبنان على تجاوز مشاكله .

وطلب انبطريرك خريش الى الاب ريد ماتن ان ينقل الى قداسة البابا بولس السادس شكر اللبنانيين للمساعدات والعناية التي يغمر بها لبنان واللبنانيين .

ومن جهة ثانية تابع المجلس اعماله قبل ظهر امس في دير اللويزة حيث اجتمعت اللجان لاكمال درس مشكلة التربية والتعليم ووضع الاقتراحات بشأنها ورفعها الى المجلس لاتخاذ القرار المناسب .

كما عقدت لجنة المتابعة اجتماعا تدارست فيه الخطوات والاتصالات الواجب اتباعها ، ووضعت الخطوط العريضة لبرنامج عمل تباشر تنفيذه في مطلع الاسبوع المقبل بالتنسيق مع المعنيين من السياسيين ورجال الدين .

القوات الدولية تدخل قرى جديدة في الجنوب



■ تعطيل متفجرة ■



■ تمشيط الحقول في الطيري ■

الطيري — من نزيه نقوزي

وسعت القوات الدولية امس من نطاق تواجدها في الجنوب ، فدخلت احدى الوحدات الايرلنديه الى بلدة الطيري ورفعت علم الامم المتحدة في البلدة .

وكانت عناصر مسلحة قد دخلت الطيري امس الاول واعتقدت على مختارها علي اسعد شعيتو

وبعد التمركز ، قامت فرقة هندسية تابعة للقوات الايرلندية يقودها الكابتن غافن بوفال بعملية تمشيط للحقول بعد ان انفجرت قنبلة بطفل واصابته بجروح .

وتمكنت الفرقة الهندسية في ظرف ساعتين من تفجير اكثر من ٥٠ قنبلة كانت اسرائيل قد القتها خلال غزوها للجنوب .

وقال الكابتن غافن انجنود الهندسة استطاعوا في الصباح ابطال مفعول ثلاثة الغام ضد الافراد زرعت عند الطرف الشرقي للبلدة . كما نقلت شظايا قنابل عنقودية الى مقر قيادتها في حاريص .

وقد ادى دخول القوات الدولية الى عدد جديد من القرى في الجنوب الى ارتياح كبير في نفوس ابناء تلك المناطق، فعاد عدد من اهالي صربين امس وباشروا العمل في حقولهم .

وقال اهالي صربين ان اشتباكات عنيفة حصلت ليل امس الاول بين القوزح وبيت ليف وجبل حميد .

وامس اتخذت القوات الفرنسية احتياطات امنية مشددة بعد ان تبلغت القيادة دخول عشرة اشخاص مسلحين الى تلة كفرا وقد شوهدت الملالات والسيارات العسكرية تضرب طوقا حول التلة بينما انتقل بعض الضباط الى المكان شوهدوا وهم يتفاوضون مع العناصر المسلحة .

وعند مفرق صديقين — جبال البطم جرى اشتباك قصير بالاسلحة الاوتوماتيكية بين عناصر من القوات الفرنسية حاولت اقامة حاجز تفتيش في المنطقة وعدد من المسلحين الذين كانوا قد اتخذوا موقعا لهم في التلة المشرفة على مفرق صديقين جبال البطم.

وقالت المصادر الفرنسية ان الامر سوي بعد ذلك بواسطة القيادة وضباط الارتباط الفلسطينيين في صور .



■ تفجير احدى القنابل ■



قائد الجيش يجتمع بنائب قائد القوات الدولية

استقبل قائد الجيش العميد الركن فيكتور خوري عند الساعة الرابعة والثلث من بعد ظهر امس في مكتبه بوزارة الدفاع باليرزة ، الجنرال كوك مساعد قائد قوات الطوارىء الدولية في لبنان ، يرافقه المستشار السياسي للامم المتحدة السيد جان كلود ايميه. وقد تناول البحث موضوع استكمال تمركز القوات الدولية في الجنوب .

الخواجا العائد من عمان: نأمل في تنفيذ توصيات مؤتمر المصارف المركزية العربية

أعرب رئيس لجنة ادارة بورصة بيروت السيد انطوان الخواجا عن أمله في ان يتم تنفيذ التوصيات الصادرة عن مؤتمر محافظي المصارف المركزية العربية الذي اجتمع في عمان ما بين ١٩ و ٢١ الجاري ، المتعلقة بتطوير السوق المالية والنقدية العربية والتشريعات القائمة ، وايجاد المناخ المناسب للاستثمار وانسياب الاموال .

وجاء قول رئيس البورصة أمس اثر عودته من عمان حيث كان في عداد الوفد اللبناني الى المؤتمر ، الذي شارك فيه السادة : الدكتور فريد الصلح ، الدكتور نسيم صليبا، الدكتور هشام البساط، والدكتور جورج عشي.

لجنة عربية

وقال خواجا : ان تشكيل لجنة من حكام المصارف المركزية في كل من المغرب ومصر والعراق والكويت وليبيا والبحرين والاردن ولبنان لدراسة اوضاع الاسواق المالية العربية واسلوب تطويرها لهو خير دليل على ان توصيات المؤتمر ودور لبنان الفعال فيه ستكون موضع الاهتمام ، وان اللجنة المذكورة ستستعين بالخبرات العربية والاجنبية في سبيل تحقيق اهدافها .

وعن البورصات العربية قال رئيس البورصة انه تقرر في المؤتمر انشاء جهاز توجيهي وترشيدي لبورصات الاوراق العربية يكون على شكل اتحاد لبورصات الاوراق المالية في هذه الدول ، وقد كلفت الامانة العامة لجامعة الدول العربية اعداد مشروع نظامه الاساسي .

ودعا رئيس بورصة بيروت الى تكثيف حضور لبنان في المؤتمرات الدولية وذلك بغية شرح الصورة الحقيقية لوضع لبنان الاقتصادي والمالي ، وان سوقه المالية ستبقى الرائدة بالنسبة للاسواق العربية الاخرى لما لها من ميزات فريدة ، وان لا بديل عن بيروت كمركز اقتصادي ومالي في الشرق الاوسط .

توصيات عمان

وكان المؤتمر قد أصدر عدة توصيات أهمها :

١ — تشكيل لجنة سداسية لدراسة اوضاع الاسواق المالية ودراسة اوضاع الاجهزة المصرفية على اختلاف اختصاصاتها .

٢ — انشاء جهاز توجيهي وترشيدي لبورصات الاوراق المالية يكون في شكل اتحاد للبورصات وتكليف الامانة العامة وضع مشروع نظامه الاساسي .

٣ — التأكيد على الحاجة الملحة لاحداث مؤسسة تعنى بدراسات الجدوى الاقتصادية ، والتمني على محافظي المصارف المركزية تزويد الامانة العامة لجامعة الدول العربية بالبيانات والمعلومات الخاصة ببيوت الخبرة والمكاتب الاستشارية في كل بلد عربي.

٤ — توصية البنوك التجارية والمتخصصة الى انشاء وحدات لاعداد الدراسات الاولية بجدوى المشروعات التي تتولى تمويلها .

فرست ناشيونال اوف شيكاغو يؤكد تعهداته تجاه لبنان



اكد السيد زياد ادلبي رئيس مجلس ادارة مصرف « ذي فرست ناشيونال اوف شيكاغو » (فرع لبنان) والنائب الاول لرئيس مجلس ادارة بنك « ذي فرست ناشيونال اوف شيكاغو » في شيكاغو تجديد تعهدات مصرفه تجاه لبنان وجاء هذا التأكيد في كلمة القاها الدكتور ادلبي امام مجموعة من كبار رجال الاعمال والمال اللبنانيين ، تناقشوا فيها خلال مأدبة غداء دعوا اليها من قبل السيد ادلبي ، حول مصير العلاقات في المستقبل بين الجمعيات التجارية والصناعية والمالية.

وحضر هذه المأدبة السادة : الدكتور فؤاد ابي صالح رئيس جمعية الصناعيين ، غبريال بدارو نائب رئيس غرفة تجارة وصناعة بيروت ، اسعد صوايا رئيس جمعية المصارف ، وفيق التصولي نائب رئيس جمعية تجار بيروت صباح الحاج نائب رئيس مجلس الانماء والاعمار ، نسيم صليبا عضو لجنة الرقابة على المصارف (الصورة) . والجدير بالذكر ان السيد ادلبي يدير من مقر عمله في لندن نشاطات المصرف، في الشرق الاوسط وافريقيا .

حركة المرفأ

بلغ امس عدد البواخر الراسية في مرفأ بيروت ٤٥ قيد التفريغ ، و١٦ بدون عمل ، وواحدة خارج الاحواض وابحرت ١٢ .

وينتظر اليوم وصول ١٠ بواخر ، هي :

الاسم	الجنسية	الحمولة بالطن
مرزاريو ليفريا	انكليزية	٤٦٤٥٠٠ كونتينرز
نيسان سيلفيا	يابانية	٣٠٠ سيارة
جلفيزا	ايطالية	٤٠٠ مختلف
مريا	يونانية	٦٥٠ حديد
رابونيون «٥»	لبنانية	٢٢٠ مواشي
افاجاليستريا «١»	قبرصية	١٢٤٠ ترابة
كرامنيكا	تشيكوسلوفاكية	٦٤٦ مختلف
ترامون	قبرصية	٦٥٠ ترابة
باليوبوليتي	يونانية	خردة للشحن
ضيا	لبنانية	٤٠٠ بطيخ ومختلف

اطلاق سراح الفتاة السويسرية بكفالة ٥٠٠ ليرة

وافق قاضي التحقيق العسكري الاستاذ الياس عساف ، على اخلاء سبيل الفتاة السويسرية « نانى البونيكو » الموقوفة بجرم محاولة القيام باعمال ارهابية ، وذلك لقاء كفالة مالية قدرها خمسمائة ليرة لبنانية .

وفد من الصناعيين يعرض مطالبه على رئيس الحكومة

استقبل أمس رئيس الحكومة الدكتور سليم الحص وفدا من جمعية الصناعيين اللبنانيين وبحث معه المشاكل الراهنة للقطاع الصناعي .

وضم الوفد السادة : فؤاد ابي صالح ، جوزف غرة ، نجيب الخطيب، رئيف قاسم ، وكريس ماركوبان .

وعرض الوفد على رئيس الحكومة المصاعب التي تجتازها الصناعة اللبنانية ، من جراء ارتفاع اسعار الطاقة الكهربائية ، وازمة صناعة النسيج ، وتهريب البضائع .

وطالب الوفد بوضع سياسة انمائية متطورة تستوعب التطور الاقتصادي والصناعي المستقبلي ، لتأتي حلول الصناعة من ضمن اطارها .

وقد ابدى رئيس الحكومة تفهمه لمطالب الصناعيين ، وطلب منهم التقدم بها خطيا . فوعد رئيس الجمعية بتقديم مذكرة خطية تتضمن رأي ومقترحات الصناعيين بالسياسة الصناعية المنشودة.

المجلس النسائي يأسف لاساليب العنف

اعرب المجلس النسائي اللبناني امس عن استنكاره لجميع اساليب العنف وحرمان لبنان من طاقات فاعلة في سبيل تقدمه واعادة ارتفاع ركائز مؤسساته بصورة دائمة ، وعلى اسس الوفاق والمحبة والتفاهم .

وقال : ان المجلس اذ يعلن موقفه هذا يؤيد الرئيس الياس سركيس بقراره اتخاذ ما ينبغي من قرارات ومواقف ويدعو المواطنين الى التجاوب مع هذا الموقف ، والالتزام بالمسؤولية المترتبة على كل مواطن في هذا الظرف المصيري الذي يجتازه لبنان .

اسعار العملات

ادى استمرار تدخل مصرف لبنان لدعم الدولار الاميركي الى استقرار سعره أمس ، حيث تراوح بين ٢٨٩ — ٢٩٠ قرشا للبنكنوط ، و ٢٨٨،٨٥ — ٢٨٩،٣٥ قرشا للحوالة .

وتراجعت اسعار العملات الاوروبية والعربية ، مقابل ارتفاع جديد للذهب، حيث وصل سعر الاونصة الى ١٨٥،٧٥ دولارا ، والكيلوغرام الى ١٧٢١٥ ليرة .

وفي ما يلي اسعار شراء وبيع الكمبيو والذهب حسب نشرة ادارة بورصة بيروت الصادرة أمس :

الكمبيو	شراء ق.ل	بيع ق.ل
الكورون الدانمركي	٥١،١٠	٥١،٣٠
الكورون السويدي حوالة	٦٢،٨٠	٦٣
الكريزيرو البرازيلي	١٣	١٦
دينار البحرين	٧٤٢	٧٤٥
الدينار العراقي	٨٧٦	٨٧٩
الدينار الاردني	٩٢١	٩٢٤
الدينار الكويتي	١٠٤٧	١٠٥٠
الدينار الليبي	٧٠٠	٧١٠
درهم الامارات العربية	٧٤،٢٠	٧٤،٥٠
الدولار الاوسترالي	٣٢٧	٣٢٩
الدولار الكندي	٢٥٦	٢٥٨
الدولار الاميركي	٢٨٩	٢٩٠
الدولار الاميركي حوالة	٢٨٨،٨٥	٢٨٩،٣٥
الدراخما	٧،٤٠	٧،٦٧٠
الفلورون الهولندي	١٢٩،٢٠	١٢٩،٥٠
الالف فرنك افريقي	١٢٤٧	١٢٥٧
الفرنك البلجيكي	٨،٨٢	٨،٨٥
الفرنك الفرنسي	٦٣	٦٣،٢٠
الفرنك الفرنسي حوالة	٦٣،١٠	٦٣،٣٠
الفرنك السويسري حوالة	١٥٤،٢٠	١٥٤،٥٠
الالف لير ايطالي	٣٣٦،٧٥	٣٣٧،٢٥
الليرة القبرصية	٧٤٥	٧٥٥
الليرة المصرية	٤٠٠	٤٠٥
الليرة السودانية	٤٦٠	٤٨٠
الجنيه الاسترليني	٥٢٣	٥٢٨
الجنيه الاسترليني حوالة	٥٢٤	٥٢٥
الليرة السورية	٦٩،٥٥	٦٩،٨٥
الليرة التركية	١٠،٣٠	١٠،٦٠
المارك الالماني	١٣٨،٥٠	١٣٩
المارك الالماني حوالة	١٣٨،٩٠	١٣٨،٧٠
البيزو الاسبانيولية	٣٦٥،٥٠	٣٦٦
البيزو الارجنتيني	٠،٣٠	٠،٦٠
الريال الايراني	٤،٠٥	٤،٠٨
ريال قطر	٧٤،٢٠	٧٤،٥٠
الريال السعودي	٨٢،٣٥	٨٢،٦٥
الروبية الهندية	١٩،١٥	١٩،٣٠
الين الياباني	١٣٧٥	١٣٨٥

الذهب	شراء ل.ل	بيع ل.ل
الليرة الايرانية	١٢٤	١٢٩
الليرة العثمانية التجارية	١٢٣	١٢٨
الليرة الرشادية	٢٨٥	٢٩٥
الليرة الفرنسية نابليون	١٥٧	١٦٢
البزوس المكسيكي	٦٧٥	٧٠٠
الليرة الانكليزية	١٥٨	١٦٣
كيلو الذهب عيار ٩٩٥	١٧١٤٠	١٧٢١٥

اسعار الاوراق المالية

الاصدار	العملة	الأجل	الفائدة % سنويا	الأسعار شاري	الأسعار بائع
فيلسا	د.اميركي	٨٢/٧٧	٩	٩٦ ٣/٤	٩٧ ٣/٤
بوليفيا	د.اميركي	٨٢/٧٧	١٠ ١/٤	١٠٠ ٣/٤	١٠٢ ١/٤
هوندا	د.اميركي	٨٠/٧٥	٩ ١/٤	١٠٠	[illegible]
مدينة مرسيليا	د.اميركي	٨٦/٧٤	١٠ ١/٤	١٠٢ ١/٤	[illegible]
اوريت ليسنغ كندا	د.اميركي	٨٤/٧٧	٨ ١/٤	٩٦ ١/٢	[illegible] ١/٤
الاوروبي للاستثمار	د.اميركي	٨٥/٧٨	٨ ١/٤	٩٦ ١/٤	٩٨
البنك الخارجي الجزائري	د.اميركي	٨٢/٧٧	٩	٩٧	٩٨
بريفرنا بنكا زغريب	د.اميركي	٨٥/٧٨	٨ ٧/٨	٩٦ ١/٢	٩٧
لايت سرفيكوس	د.اميركي	٨٢/٧٧	٩	٩٧ ١/٢	٩٨
هيدروكاربون	د.اميركي	٨٢/٧٧	٨ ٣/٨	٩٧ ٥/٨	٩٨ ١/٨
الاوروبي للاستثمار	ل.ل.	٨٥/٧٣	٧ ١/٨	١٠٠ ١/٢	١٠١ ١/٢
رينو	ل.ل.	٨٥/٧٣	٧ ١/٤	١٠٠ ١/٢	١٠١ ١/٢
يونيسراميك	ل.ل.	٨٢/٧٤	١٠	١٠٠ ٣/٤	١٠١ ٣/٤
ابتريديك	ر.سعودي	٨٢/٧٧	٩	٩٩ ٣/٤	١٠٠ ٣/٤
كنسان	ر.سعودي	٨٧/٧٧	٨ ٣/٤	١٠٠	١٠١
سمسي	ر.سعودي	٨٧/٧٥	٨ ١/٢	١٠٠ ١/٢	١٠١ ١/٢
البنك الوطني الجزائري	د.كويتي	٨٢/٧٥	٨ ١/٢	٩٨ ١/٤	٩٨ ٣/٤
ينما	د.كويتي	٨٨/٧٣	٩	١٠١	١٠١ ٣/٤
سوناتراك	د.كويتي	٨٥/٧٨	٨ ١/٢	١٠٠	١٠٠ ٣/٤
جونوبنكا	د.كويتي	٨٣/٧٧	٨ ٣/٤	١٠١	١٠١ ١/٢
ستكيو (متحول)	مارك الماني	٨٦/٧٨	٣ ٣/٤	١١١ ١/٤	١١٢
فيليبين	مارك الماني	٨٥/٧٨	٦ ٣/٤	٩٥ ١/٤	٩٦
الترويرا	مارك الماني	٧٦/٧٨	٦ ٣/٤	٩٧	٩٧ ١/٤
كنان	د.بحريني	٨٧/٧٧	٨ ٣/٤	٩٨	٩٨ ٧/٨
بيمكس	د.بحريني	٨٧/٧٧	٨ ٣/٤	٩٨	٩٨ ٧/٨

معطاة من المؤسسة المالية العربية ش.م.ل. بيروت

بتاريخ ١٩٧٨/٦/٢٣

بيروت : بناية جيفينور بلوك ٥ - ص.ب ٥٥٩٧-١١



■ الامواج والرياح في الرملة البيضاء أمس ■ (تصوير عبد الرزاق السيد)

■ الريح تكاد تطير بالقبعة والثياب

امواج حزيران الآتية من اليونان

امواج عاتية في حزيران !

وعاصفة هوائية تضرب شاطىء بيروت .

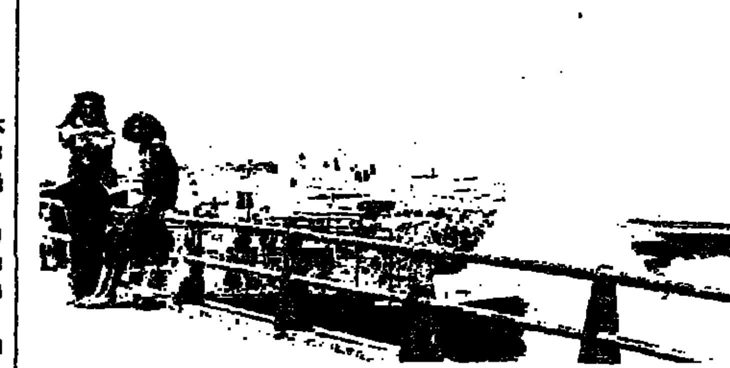
الظاهرة غريبة في لبنان .

ولكنها تصبح مفهومة ، ما دامت آتية من الخارج . فكل ما في الخارج ينعكس على لبنان .. بمشاره .

فبعدما ادى الجفاف في افريقيا الى تصدير الجراد الى الجنوب ، ادى الزلزال الذي حدث في سالونيسك باليونان ، الى « توريد » الامواج الى لبنان .

واستمرت العاصفة امس بعد يومين من هبوبها .. الامواج تتلاطم وتندفع الى الطرق ، والرياح تنثر شعر النساء وملابسهن .. وكاننا في الشتاء .

زينب حمود



■ شاهدتان على العاصفة

باخرة يونانية تواجه الغرق تجاه شاطىء ضبيه

تواجه باخرة يونانية ، تحمل اسم « بيبي » خطر الغرق على بعد بضعة كيلومترات من مرفأ بيروت ، قبالة شاطىء ضبية .

وقد توجه السيد مختار الحوت رئيس مرفأ بيروت الى حيث تشارف الباخرة اليونانية على الغرق واجرى مشاورات مع قبطانها الذي لا يزال وحده على سطحها مع احد الميكانيكيين فيما هجرها بحارتها الثمانية عشر .

واقترح رئيس ميناء بيروت ، على القبطان استحضار اجهزة انقاذ وقاطرة من قبرص ، قبل ان يرتفع منسوب المياه داخل الباخرة التي تستطيع شحن نحو اربعة الاف طن من البضائع ، وهي من البواخر المتوسطة الحجم .

واتضح ان « بيبي » وصلت الى مرفأ بيروت في ١٥ حزيران الجاري ناقلة ٢٥٠٠ طن من الاسمنت .

ويوم الخميس انتهت من تفريغ حمولتها ، وشحنت كميات من الادوات الزراعية والتراكتورات على سطحها من مرفأ بيروت الى الخارج .

وبعد ابحارها من المرفأ ، ونتيجة ارتفاع سرعة الرياح ، بدأت المياه المتسربة الى داخلها تتجمع نتيجة تعطل اجهزة الضخ .

وبدأت الباخرة تجنح عندما ارتفعت عليها ، الامواج ، وزحلت المعدات المشحونة على سطحها ، بحيث اختل توازنها العام ، حتى ان منسوب المياه واصل الى مسافة ٣٠ سنتمترا عن بعض اطراف السطح .

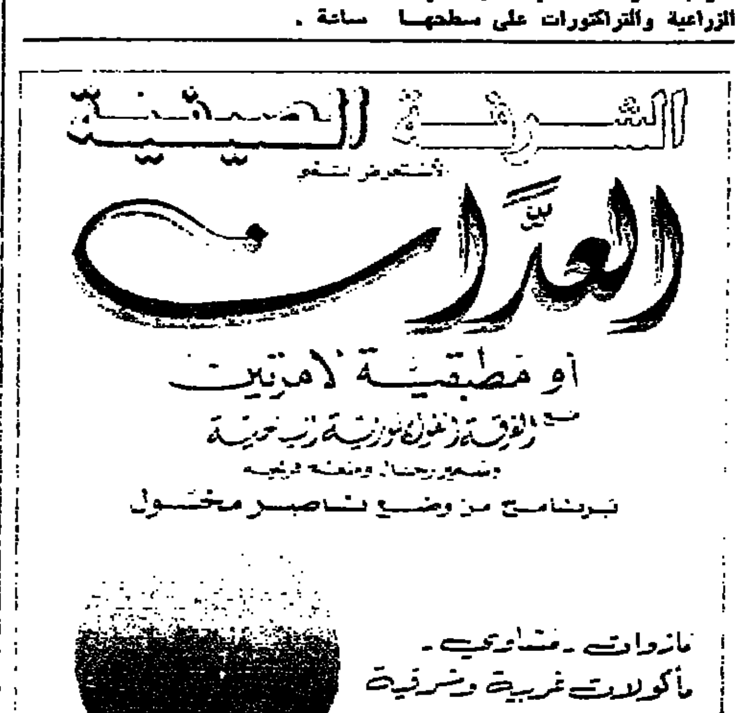
ونحو الساعة العاشرة ليل امس الاول ، بدأت الباخرة تطلق اسهما نارية ملونة ، اشارة الى طلب النجدة .

وقد اجرى وكيل الباخرة في بيروت اتصالات مع قبرص لارسال « كراكة » واجهزة لجر الباخرة وتفريغها من المياه .

وقالت مصادر مرفأ بيروت ، ان عامل الوقت يلعب دورا هاما في مصير هذه الباخرة ، والا غرقت خلال ٢٤ ساعة .



■ الباخرة الجانحة ■ (تصوير فادي كبكب)





يوم الوداع في كلية بيروت



■ ختام الامتحانات في قاعة الاودتوريوم ■

كتب نعيم شقير :

« زوروني كل سنة مرة » . قالتها كلية بيروت الجامعية لطلابها امس بعد انتهاء الامتحانات على امل اللقاء القريب في حفلة التخريج .

وامس كان يوما مميزا في تاريخ الكلية ، انه يوم الوداع ، يوم افتراق الشمل ، حيث تبقى الذكريات الزاد الوحيد لفصل الصيف ولكل الفصول .

الطلاب تمنوا لو تطول السنة ، لكن الامتحانات فاجأتهم بموعد الفراق .

السكون لف ارجاء الكلية ، والجمود سكن نفوس الطلاب والطالبات ، وطلاب السنة الاخيرة اصبحوا رفاق شجرة الذكريات ، لم يبق منهم سوى الاسماء المنقوشة على جذع الشجرة .

كل شيء تحول امس في كلية بيروت وتغير . الحشائش ودعت زوارها ، المقاعد ايضا ، حتى ملاعب التنس وحوض السباحة والطلاب والطالبات في غمرة الوداع ، يتبادلون العناوين الصيفية ويخططون لسنة جديدة بعيدة كل البعد عن السنوات الدراسية .

القاعة الاخيرة التي شهدت اخر تحركات الطلاب الدراسية كانت « الاوديتوريوم » حيث جرت فيها امس اخر مسابقة واتسعت لاكثر من مئة طالب وطالبة .

وكونه اليوم الاخير من الامتحان ، كثرت اعقاب السجائر على أرض القاعة وكثر تناول القهوة .

التورش هدية نهاية العام

وفي الخارج انعكست الصورة تماما ، فاذا الكتب « موضة نهاية العام » غابت عن الانظار وحل مكانها « التورش » الذي كان هدية للطلاب . فقد ضم ذكريات السنة كلها من اصغر نشاط الى اكبر نشاط حدث في الكلية .

اكثر من ٢٠٠ صفحة ، مجلدة بغلاف انيق تضمنت في البداية صور الطلاب والطالبات ، اضافة الى نشاطات النوادي في الكلية والى نتاج الطلاب والطالبات في المعرض الاخير الذي افتتح في قاعة الشيخ زايد ، ويختتم التورش صفحاته بنشاط الطلاب والطالبات في مساعدة المهجرين في الخيم .

وعلى حشائش الكلية ، تمدد الطلاب يتسامرون ويتبادلون ذكريات اول العام مرورا بالحفلات الصاخبة التي احيتها الكلية وصولا الى حفلات الرقص التي سهرت المنطقة باسرها .

الوداع المؤثر

الوداع كان مؤثرا بين الاصدقاء والزملاء خاصة وان الاغلبية منهم تستعد للسفر ، ذلك ان طلاب وطالبات كلية بيروت هم في غالبيتهم من جنسيات مختلفة اوروبية وعربية ولبنانية .

الكافتيريا امتلأت بوفود الطلاب المودعين . حتى الموظفون في الكلية من عمال وحراس وطباخين تاثروا بنهاية العام .

السيدة عايدة تلحوق المسؤولة عن الطالبات قالت في هذه المناسبة : يعز علينا في كل عام توديع الطلاب والطالبات لانهم كأولادنا ، ولكن الزيارات لا تنقطع بيننا وبينهم اذ ان روابط الصداقة والمحبة لا تستطيع السنون تفكيكها .

وبينما تتكلم السيدة تلحوق ، تدخل احدى خريجات كلية بيروت لتعانقها ، فتقول تلحوق :

السيدة خير شاهدة على حديثي ، فهي احدى خريجاتنا متزوجة ولها اولاد ، ولم تنقطع عن زيارتنا ابدا . وهذه ميزة خاصة قلما تجدها في بقية الجامعات .

نقيب المحامين : آن للقانون أن يعود

عرض نقيب المحامين روجيه شيخاني ظهر امس واعضاء مجلس النقابة الحالة العامة في البلاد وما آلت اليه بعد الاحداث الاخيرة التي شهدتها البلاد .

واعلن شيخاني بعد الاجتماع ان ما يجري في لبنان وفي شماله بشكل خاص يدمي كل قلب ويدمع كل عين . فالى متى قدر لهذا البلد ان يعيش في قلق وعدم استقرار ؟

وتابع : لقد آن للانسان اللبناني ان يحيي انسانيته فلا يبقى ضحية لهاجس الخراب والدم . كما آن للقانون ان يعود فيبسط سيادته ليحمي اصحاب الحقوق .

وقال : ان العدلية بدأت تتحرك ولكنها لا يمكن ان تستعيد سابق حركتها ولا ان تؤدي سابق رسالتها بالتمام ما لم يعم الامن . فالعدلية ام الامن الصحيح لكن قبل ان تكون كذلك فهي ابنته . انها دعوة المواطن الانسان .

قبول تهاني

العروسان ايلي جميل المعلوف وريكا خورين سمبجيان ، يتقبلان التهاني اليوم السبت وغدا الاحد في منزل ذوي العريس في زحلة — الميدان .

وزارة الزراعة تنتظر تحديد نوع الجراد لتبدأ المكافحة

بيت ياحون — من مراسل « الانوار » :

لان فرق المكافحة الرسمية لم تصل بعد الى الجنوب ، وخوفا على ما تبقى لدى الجنوبي لتامين حياة اطفاله ، بدأ المواطنون امس عمليات مكافحة بدائية للجراد خوفا من تكاثر الجراد وقضائه على المزروعات .

فقد شوهد المزارعون الجنوبيون امس ، وهم يقومون بعمليات الرش للحقول التي زرعت بالعدس والتبغ . كما شوهدت النساء يشتركن في جمع المحاصيل خوفا من التلف .

● وفي بيروت ، تحدث رئيس مصلحة الثروة الزراعية في وزارة الزراعة المهندس انطوان معوض عن التدابير التي اتخذتها الوزارة لمواجهة خطر الجراد وطرق مكافحته فقال :

على اثر تبلغ وزارة الزراعة دخول الجراد الى منطقة الجنوب اهتمت الدوائر المختصة فيها بالموضوع وارسلت موظفين فنيين لاستقصاء الحقائق ومدى سرب الجراد ، وفي ضوء هذا الاستكشاف ستتخذ الوزارة التدابير اللازمة المتعلقة بالمكافحة .

وقال ان الجراد المحكي عنه بصورة مضخمة ولم يتم التاكد بعد فيما اذا كان من الجراد الصحراوي الخطر ، ام انه نوع من الجرقص الكبير المعروف محليا ، والذي لا يشكل خطرا جسيما وهو يبقى في اماكن معينة ولا خوف من انتشاره الى مناطق اخرى بسرعة كما هو الحال بالنسبة للجراد الصحراوي .

واضاف : في ضوء الاستكشاف الذي ننتظر ، سنتخذ التدابير اللازمة ونحضر وسائل المكافحة من معدات ومواد وعناصر بشرية تتولى تنفيذ اعمال المكافحة .





■ مواطن يرش المبيدات لمكافحة الجراد ■

وحول طرق مكافحة الجراد قال المهندس معوض انها تتم وفقا لعدة طرق . فاذا كان الجراد منتشرا بكميات كبيرة وفي مساحات واسعة فان المكافحة تتم عادة بالوسائل الجوية اي بالطائرات المزودة بمضخات او بواسطة عقارات كبيرة .

وقال : لقد اجرينا اتصالات بالسوق المحلي ، فوجدنا ان الادوية متوفرة ، ويمكن الحصول عليها فورا . هذا مع العلم ان الكميات التي كنا نحتفظ بها في وزارة الزراعة لمكافحة الجراد قد اتلفت اثناء الاحداث ، ولم نتمكن حتى الان من تحضير كميات اخرى من الادوية المخصصة لهذا الغرض .

واضاف : اما اذا كانت المساحات الموبوءة بالجراد كبيرة جدا فيمكن الاستعانة بالمكتب الاقليمي لمكافحة الجراد بحيث ان لبنان هو عضو دائم فيه ويساهم سنويا بالاعباء المترتبة عليه ، ويمكنه بالتالي الاستعانة بقدرات المكتب المذكور ومركزه في جدة بالمملكة العربية السعودية .

واضاف : اما اذا كانت الاصابة ضيقة ومحصورة فيمكن عندها استخدام معدات صغيرة تحمل على الظهر وهي متوفرة كثيرة في السوق . وبالاضافة الى ذلك يمكن الاستعانة بوزارة الزراعة السورية حيث سبق وتعاونا في الماضي في مثل هذه الحالات .

وقال : اذا ثبت لدينا ان الجراد هو صحراوي وبدأ يفتك بالمحاصيل فان اعمال المكافحة ستبدأ حتما في الاسبوع المقبل ، وكذلك اذا ثبت انه من نوع اخر فايضا يجب مكافحته حتى لا يفتك بزراعات معينة وفي منطقة معينة .

اجتماع لجنة « لبنان ارض مقدسة »

عند الساعة التاسعة والنصف من قبل ظهر اليوم تعقد لجنة « لبنان ارض مقدسة » اجتماعا لها في مدرسة الحكمة بالاشرفية للبحث في جدول اعمالها الذي يتضمن مواضيع تهدف الى اظهار وجه لبنان الروحي على حقيقته . وستصدر اللجنة بنهاية الاجتماع بيانا في هذا المعنى .

■ الوداع تحت شجرة الذكريات ■ (تصوير : صالح الرفاعي)

افتتاح معرض الاشغال اليدوية في طرابلس

■ الرئيس كرامي يتفقد المعرض ■

طرابلس — من كمال حيدر

افتتح قبل ظهر امس في المركز الثقافي البلدي في طرابلس معرض الاشغال اليدوية الاول لهذا العام الذي اشرفت على اعداده اللجنة المشتركة التابعة لمصلحة الانعاش الاجتماعي وجمعية التضامن الخيري . وحضر الافتتاح الرئيس رشيد كرامي وعدد من الشخصيات .

تخريج ١٤٠ فتاة بمركز تعليم الخياطة في صيدا

احتفل في صيدا وبحضور محافظ الجنوب حليم فياض والمدير العام لمصلحة الانعاش الاجتماعي مهدي الصادق ورئيس دائرتها توفيق عسيران وعدد من كبار المسؤولين والمربين ، بتوزيع الشهادات على المنتهيات من مركز تعليم الخياطة والشؤون المنزلية التابع للجنة الخدمات الاجتماعية المشتركة بين مصلحة الانعاش الاجتماعي وجمعية المؤاساة والخدمات الاجتماعية في صيدا ، وذلك عن السنوات الدراسية ٧٥ — ٧٦ ، و ٧٦ — ٧٧ و ٧٧ — ٧٨ وقد زاد عدد المتخرجات عن ١٤٠ فتاة انهين دورة دراسية وتدريبية مدتها سنتان .

هذا وقدمت الفتيات بعض الرقصات الفولكلورية والحديثة قبل توزيع الشهادات والجوائز على الفائزين . ثم افتتح المحافظ فياض معرض اشغال فتيات المركز الذي يستمر ثلاثة ايام في دوحة المقاصد الاسلامية في صيدا .

رومانيا تتفق مع شركة "بريتش آركرافت كوربوريشن" لصنع طائرات "١-١١" النفاثة

الاتفاق النهائي بين رومانيا وشركة « بريتش اركرافت كوربوريشن » لصنع طائرات « ١ — ١١ » النفاثة في رومانيا تم توقيعه بعد ظهر الخامس عشر من حزيران اثناء زيارة الرئيس الروماني نيقولاو تشاوشسكو الى المصنع في (فيلتون) بريستول .

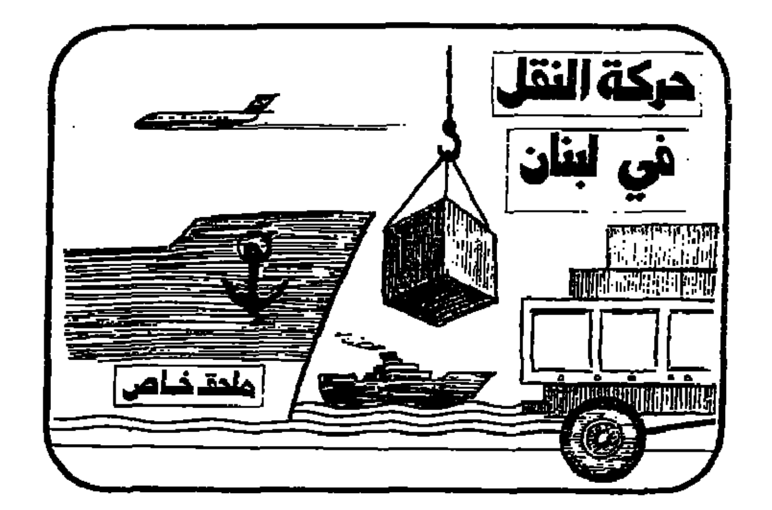
الاتفاق يتضمن برنامجا مفصلا لصنع وجمع طائرات « ١ — ١١ » كاملة في المصانع الرومانية ويتابع طبعا الانتاج في نفس الوقت في المصانع البريطانية . يشمل العقد صنع ٨٠ طائرة خلال الخمس عشرة سنة القادمة تقدر قيمتها بمئات الملايين من الدولارات .

هذا البرنامج الواسع الطويل الامد هو اضخم مشروع صناعي وتكنولوجي في تاريخ الاتصالات الجوية .

يسمى العقد قسم الفضاء البريطاني في ويبريدج بريستول المسؤول عن هذا المشروع . يبدأ التنفيذ بسلات طائرات تطلب من المصانع البريطانية هدفها بدء عملية التدريب والتحويل الصناعي . بعدها تزود المصانع الرومانية بطريقة تدريجية متناقصة بالقطع الصغيرة المصنوعة في المملكة المتحدة وذلك اثناء صناعة الـ ٢٢ طائرة الاولى اي حتى عام ١٩٨٥ . بعد ذلك يتم صنع الطائرات كاملة في رومانيا وبمعدل ٦ طائرات في السنة حتى سنة ١٩٩٠ .

قال السيد جون فرغسون سميث نائب المدير ومدير التسويق في قسم صناعة الطائرات البريطاني : هذا الاتفاق الروماني — البريطاني في عالم الاتصالات الجوية ، الضخم في حجمه ومعناه ، يشكل رباطا تجاريا وفكريا لم يسبق له مثيل بين الدولتين . لقدامن قسم الفضاء البريطاني بهذا العقد مع رومانيا اعمالا بقيمة ٣٢ مليون استرلينية .

مطار بيروت يعود الى سابق ازدهاره
خطة التطوير تلحظ استقبال ٦ ملايين راكب عام ١٩٨٥



■ مطار بيروت الدولي ■


■ قاعة المسافرين ■

يتسارع دوران عجلة العمل في مطار بيروت بشكل ملحوظ هذه الايام . والعمل في هذا المرفق الحيوي الهام يسير على عجلتين متوازيتين واحدة في تحريك نبض المدينة التي انهكتها الاحداث الاخيرة ، والثانية بالورشة التي احدثتها الدولة وجندت لها المهندسين والفنيين والموظفين والتي ستنهض بالمطار من خلال المشاريع التطويرية التي تلحظ استقبال ٦ ملايين راكب سنويا عام ١٩٨٥ .

والمطار الذي غص يوما بالراحلين هو الذي يستدرج القادمين عبره من ابناء الوطن والسياح والاصدقاء والخبراء ، وكل منهم يحمل معه الدفع المنتظر للعجلة التي يقود دورانها بتأن ودراسة رئيس البلاد الياس سركيس.

ويعتبر مطار بيروت المطار الاساسي تقريبا لكل رحلة جوية بين اوروبا الغربية والشرق الاقصى ، ومن الناحية الاقليمية فتقول دراسة عن اهمية مطار بيروت انه يستوعب ٦٠ بالمئة من حركة الركاب بين الشرق الاوسط واوروبا الغربية مع بيروت و ٢٥ بالمئة من حركة النقل بين العواصم العربية والشرق الاوسط ، و ٧٥ بالمئة من الحركة مع اسيا هي ايضا مع بيروت ، وهذه اعلى النسب كل في حقله .

وتعتبر المصادر المطلعة ان نسبة تطور حركة النقل بعد الاحداث الاخيرة معقولة جدا واعطت نتائج مشجعة ولا سيما في حركة الركاب القادمين والمغادرين ، وهذا يعتبر مؤشرا ايجابيا ودليلا مشجعا على عودة الثقة والاطمئنان .

وما كاد احد ليتصور ان المطار الذي فقد معظم تجهيزاته واصاب الشلل كل قطاعاته ، سيستعيد عافيته في السرعة التي استعادها بها ، وهذا ما يعزز الامل في ان يستعيد المطار عما قريب دوره كاملا ، خصوصا وانه الان يعمل بكامل طاقته المتاحة حاليا وعلى مدى ٢٤ ساعة متواصلة يوميا ، فالطائرات تحط فيه في الليل بصورة عادية كما في النهار ، والمسافرون من بيروت واليها يشعرون بالارتياح نسبيا للخدمات التقليدية ، وذلك بالرغم من ان بعض المرافق ما زال يحتاج الى بعض التجهيزات والترميمات.

ويستمر العمل في المطار بالاقلاع حتى الوصول الى تحقيق ما يخطط له وينفذ من تحسين وتطوير ليستوعب ٦ ملايين راكب خلال ثلاث سنوات اي في عام ١٩٨٥ وذلك في نطاق مشروع يكلف ٤٧٥ مليون ليرة ، موزعة كالتالي :

٥٠ مليونا لتقوية المدارج الحالية ، والمعروف ان هذه المدارج اصبح عمرها ٢٧ عاما وحالها لا تتحمل الاثقال الناتجة عن مرور الطائرات الضخمة من نوع ٧٤٧ ، فيما ينبغي الا يزيد عمرها عن مدة تراوح بين ١٥ و ٢٥ عاما مما بات من الضروري تقوية هذه المدارج ، وسينتهي العمل في تقوية المدرج الغربي قبل نهاية السنة الحالية كما افاد المهندس المختص والذي يشمل التقوية والفرش وحدالة ثلاث طبقات من المخلوط الزفتي سماكتها الدنيا في المحور ٣٢ سنتم مع انحدار جانبي مقداره واحد في المئة لتامين تصريف المياه .

ومن مكاسب هذه التقوية كما افاد المهندس المذكور ان المدارج يصبح في وسعها تحمل كل الاثقال الناتجة عن الاقلاع والهبوط لكل انواع الطائرات المعتمدة في حقل الملاحة الجوية ، وبذلك تزول المخاوف من تعرض الطائرات لحوادث ناتجة عن عدم تحمل البلاكات القديمة الاثقال الكبيرة .

هذا ولحظ في المشروع ٨٠ مليون ليرة لتقوية وقوف الطائرات ، و ١٦٠ مليون ليرة لتوسيع بناء المحطة وتجهيزاتها. اما بالنسبة للمدرج الشرقي الجديد وتوابعه والذي يبلغ طوله ٣٧٠٠ متر اي يزيد ٥٢٠ مترا الى المدرج الحالي ويؤمن رحلات مباشرة لمسافات بعيدة مثل : بيروت ـ بنكوك ، او بيروت ـ نيويورك من دون فرض قيود على الحمولة الصافية للطائرات الضخمة ، ان لجهة عدد المسافرين او لجهة البضائع المشحونة .

وقد لحظ له مبلغ ١٢٢ مليونا ، كما لحظ مبلغ ١٥ مليون ليرة لبناء تموين الطائرات والمكولات وتجهيزاته ٥٠ مليونا لموقف السيارات ، ١٥مليونا لمحطة الشحن والجمارك و ١٢ مليونا لابنية ملحقة بالمطار كقاعة الشرف وثكنة قوى الامن الداخلي ومبنى الاطفائية ، وقدرت الدراسة انه يلزم ٦٠ مليون ليرة قيمة استملاكات و ٥ ملايين للدراسات .

تمديدات الانابيب

ويتضمن المشروع تمديدات الانابيب لتزويد الطائرات بالوقود ، وانشاء هيكل المرين لتامين انتقال الركاب من الطائرة الى المحطة مباشرة ومساحتها ٢٣ الف متر .

اما توسيع بناء المحطة وتجهيزاتها فيشمل مبنى المحطة الرئيسية وتطويره لاستيعاب ٦ ملايين راكب سنويا موزعة على جناحي المبنى وبينهما قاعات المنطقة الحرة والمطعم .

هذا وعلى صعيد الحركة في المطار فقد اوضحت الاحصاءات لعام ١٩٧٧ان عدد الركاب الذين قدموا وغادروا عبر مطار بيروت ــ١٠٢٥٢٦،٩٤ راكبا ، اي نسبة ٦١،١٦ في المئة من حركة عام ١٩٧٤ ، وهو العام الذهبي بالنسبة الى النشاط الاقتصادي .

وفي مقارنة لحركة الخمسة اشهر الاولى من العام ١٩٧٧ مقابل الفترة المماثلة للعام الحالي ، فقد قدرت مصادر المطار ، ان هذه الحركة سجلت تحسنا ملموسا يوازي ما نسبته بين ٢٥ و ٣٠ بالمئة ، وكانت على التقريب حوالي خمسة الاف عملية اقلاع ، و ٤٢٠٠ عملية هبوط ، و ٢٢٠ الف قادم ، و ٢١٦ الف مغادر ، وحوالي ١٢ الف ترانزيت .

الشحن والبريد

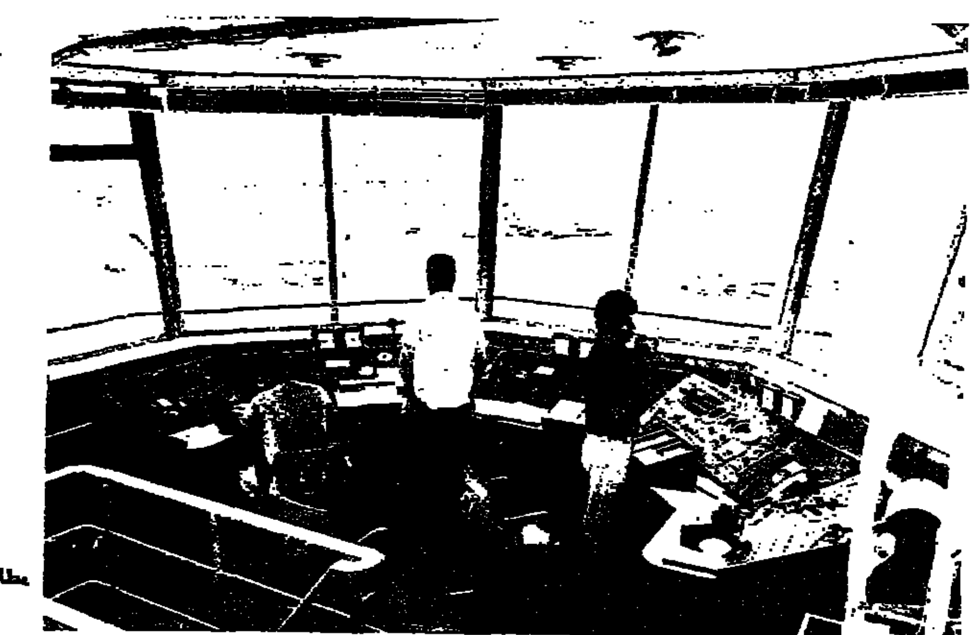
اما بالنسبة الى حركة الشحن والبريد فليست هناك احصاءات نهائية عن نسبتها ، وان اشارت الارقام الاولية الى انها قريبة من النسبة التي سجلتها قبل الاحداث .

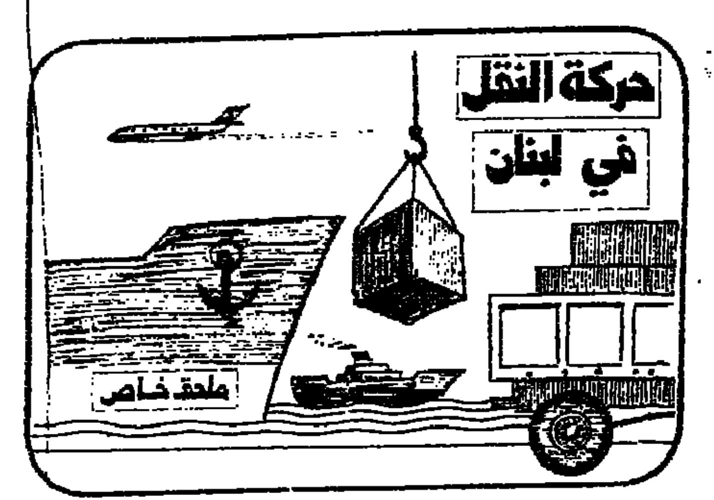
والمعروف ان المطار سينال نصيبا من قرض المئة وخمسين مليون دولار التي حصل عليها مجلس الانماء والاعمار بكفالة الدولة التي تم التوقيع عليه في الاسبوع الماضي والمقدم من مجموعة المصارف التجارية العالمية ، لتحويل المشاريع الاعمارية ولا سيما في ميادين المرفا والمطار والطرق ، وذلك بمشاركة بعض المصارف اللبنانية في تمويل القرض المذكور .

وكان قد سافر الى باريس المدير العام للطيران المدني المهندس زهني بيضون يرافقه المهندس نايف جرماني رئيس وحدة تطوير مطار بيروت الدولي وذلك لمتابعة المحادثات مع خبراء مؤسسة مطار باريس للاتفاق نهائيا على الدراسات التي تم وضعها والمتعلقة بمشروع تحسين مطار بيروت وتوسيعه ، كما سيتركز البحث حول المسطح الحجمي لتطوير منطقة الجمارك ومستودعاتها شمال المطار ، وتناقش بالتالي الدراسات المعدة لتجهيزات انتاج الطاقة الحرارية والتبريد لكي تستوعب المساحات الجديدة للمحطة الحالية بعد توسيعها ، وسيتم ايضا التشاور حول تحديد الشروط التي يجب ان تتوافر في المتعهدين الذين سيشتركون في مناقصة تنفيذ بناء المحطة الجديدة والبت نهائيا بمشاريع الخرائط التجميلية الداخلية لهذه المحطة ومفروشاتها .

وعلى صعيد امن المطار فقد جرى البحث في اعادة صياغة مشروع القانون المتعلق بانشاء جهاز خاص للدفاع عن مطار بيروت الدولي وحفظ الامن فيه ، على ضوء المناقشات والاقتراحات المستجدة والمتعلقة بصلاحيات الجهاز الامني الجديد وصلاحيات رئاسة المطار وذلك لتنسيق العمل بين قائد الجهاز ورئيس المطار عند اتخاذ القرارات الدفاعية والامنية والتنظيمية الفنية لضمان سلامة المطار وحسن سير العمل فيه .

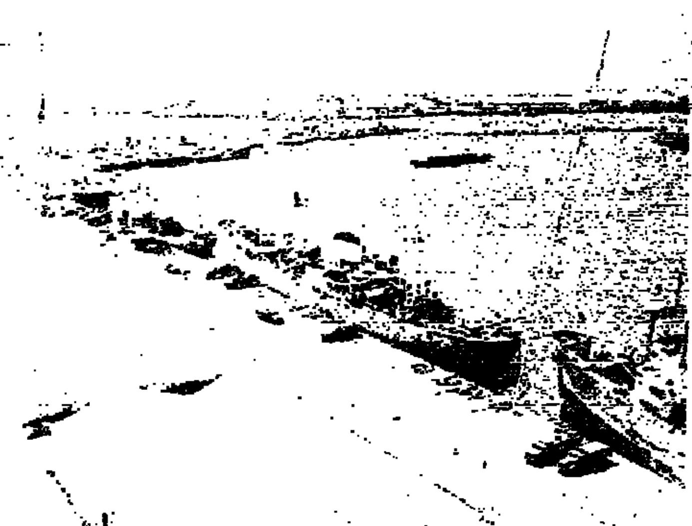
وبعد ، فالحركة تتصاعد في مطار بيروت بسرعة غير متوقعة ،والطائرات تهبط ... وتقلع وسط ورشة العمل التي حركت نبض الاقتصاد اللبناني وبالتالي حطت المشاريع والدراسات في مدرج التنفيذ ... وبات اقلاعها قريبا جدا .


برج المراقبة في مطار بيروت



مرفأ بيروت يستعيد مكانته

ويسهم بـ ٨٥ بالمئة من حركة الاستيراد والتصدير



■ المستويات الجديدة في المرفأ ■

كتب فيصل القواصر :

في طليعة اهتمامات الدولة عبر مجلس الانماء والاعمار تكوين صورة كاملة — ما امكن — عن اعادة تعمير الوسط التجاري ، وبالاخص مرفأ بيروت لاعادة تأهيله كمرفق حيوي وتطويره وفق سياسة مرفئية وطنية تاخذ بعين الاعتبار اقتراح التنظيم الامثل لادارة واستثمار مرفأ بيروت ، وادارة المرافىء اللبنانية الاخرى .

وكانت الاحداث قد دلت على ان توقف العمل في مرفأ بيروت ، ترك انعكاسات اقتصادية واجتماعية خطيرة ، كما ترك حوالي اربعة الاف عامل عاطلين عن العمل . عدا ما يتركه الغلاء عادة من اثار اجتماعية على مختلف المستويات .

ومرفأ بيروت الذي يمتد تاريخه الى العهد الفينيقي ، لم يعرف توقفا في العمل دام حوالي السنتين كما حصل خلال الاحداث .

وقد بدأ هذا المرفأ بالازدحام منذ العشرينات ولم يقتصر عمله على مجرد استقبال السفن ، بل كان له ايضا — حوض لصناعة السفن الخشبية — تلك السفن التي كانت تزيد حمولتها عن المائة طن ، وتصل الى ١٥٠ طنا ، وقد لعبت هذه السفن في الحرب العالمية الثانية دورا هاما في عمليات نقل وتأمين المواد الغذائية والاستهلاكية للشعبين اللبناني والسوري .

اما في عهد الاستقلال ، فقد تزايدت اهمية مرفأ بيروت على جميع الاصعدة : المحلية ، والعربية ، وحتى العالمية . وذلك لما يتمتع به لبنان من كفاءات وعناصر بشرية مدربة ، اضافة الى الموقع الاستراتيجي المميز الذي يحتله. واستطاع اللبناني حفيد البحار القديم الذي صنع اول شراع في العالم ان يكتسب من جديد ، ووفق احدث الاساليب العلمية والتقنية ، الخبرات البحرية التجارية على اختلافها ، واستطاع اللبناني ايضا ان ينتقل من مجرد وكيل او وسيط لمجموعة شركات اجنبية ، الى صاحب اسطول بحري ضخم يتجاوز عدده ال ١٥٤ باخرة مختلفة الاحجام .

وبالاضافة الى الاهمية الاستراتيجية لمرفأ بيروت ودوره في تجارة المرور — الترانزيت — العربية وخاصة بالنسبة للدول الشقيقة المجاورة ، فان اهميته في المواصلات البحرية كانت قد بدأت تزداد في الاحداث الاخيرة . فلقد مثل مرفأ بيروت نقطة التقاء وانطلاق لمجموعة من الخطوط هي :

— خط بيروت — اوروبا الشمالية ، خط بيروت — البحر الاسود — رومانيا، بلغاريا ، خط بيروت — ليبيا — افريقيا الشمالية ، وخط بيروت — اوروبا الشمالية ، المانيا الشرقية .

■ المرفأ بعد عودة الحركة اليه ■

دور مرفأ بيروت اقتصاديا

اما دور مرفأ بيروت في الاقتصاد الوطني والتجارة فواضح خلال عمليتي الاستيراد والتصدير ، وحركة الركاب . اذ يسهم في الحركة الاولى بنسبة تبلغ حوالي ٨٥ بالمئة من مجمل حركة الاستيراد والتصدير . اذ ان النقل البري او الجوي لا يستطيع ان يسد حاجات الاقتصاد الوطني لضآلة قدرته الاستيعابية .

وتبرز اهمية مرفأ بيروت الاجتماعية في كونه يوفر كثيرا من فرص العمل ، سواء اكان يدويا ، ام فنيا ، ام مكتبيا، اضافة الى تشغيله لقطاعات اخرى ، كقطاعات التحميل والتفريغ ، والنقل ، والارشاد ، والادارة ، والتصليح ، والترميم وغيرها .

وقد بلغت فرص العمل التي يوفرها مرفأ بيروت بحوالي ٤٠٠٠ فرصة عمل مباشرة — تتعلق بقطاع البحر — و٥٠٠٠ فرصة عمل غير مباشرة تتعلق بالقطاعات المحكية .

والمعروف ان المرفأ استأنف نشاطه بعد الاحداث في ١٥ كانون الاول ١٩٧٦ حيث كان مشلولا بسبب ما اصابه ، الا ان التحرك السريع والهمة التي بذلتها القطاعات الاقتصادية وما اولته الدولة في هذا السبيل بحيث تأمنت القروض له والتي كانت على الشكل التالي :

— ٢٤ مليون دولار من البنك الدولي .

— ٥ ملايين دينار كويتي من الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية .

— ٣ ملايين دينار من صندوق ابو ظبي للتنمية الاقتصادية العربية ، بالاضافة الى ما تحمله الخزينة اللبنانية من قيمة متممة . وتبلغ قيمة مجمل الاموال بالعملة اللبنانية حوالي ٢٠٠ مليون ليرة ، وفي تقدير المسؤولين ان المرفأ سيستعيد عافيته الكاملة في وقت قريب .

وكان وزير الموارد المائية والكهربائية الدكتور ابراهيم شعيتو قد اوضح انه ليس من مشاكل اساسية حاليا في المرفأ ، فكل الاشكالات التي برزت قد حلت وصار المرفأ يقوم بـ ٧٠ — ٧٥ بالمئة من نشاطه العادي ، واعرب عن اعتقاده بان المرفأ يستعيد عافيته نهائيا ويعود الى ما كان عليه من حيث النشاط والمردود وافضل .

هذا وعلى صعيد اخر ، باشرت « لجنة العمل في البحر » التي شكلتها منظمة العمل العربية ، اوسع محاولة لها لدراسة اوضاع وشروط ومستويات العمل في البحر ، وقد اختارت منظمة العمل العربية لبنان بالنظر لاهمية مرفأ بيروت التجارية وبالنظر للخبرة اللبنانية في العمل في قطاع البحر .

وخطة التطوير والتحديث التي تتحدث عنها مصادر مجلس الانماء والاعمار ، تقضي بتوسيع المرفأ وتحديث معداته ليصبح لائقا لمدينة بيروت ومنافسا لغيره من المرافىء على حوض البحر الابيض المتوسط . وقد تقرر تنفيذها على مراحل ، وتقدر التكاليف بكاملها في تقرير وضعته ادارة المرفأ بحوالي ٨٠٠ مليون ليرة .

حركة الترانزيت

هذا والحديث عن المرفأ يجر الى الحديث عن حركة الترانزيت عبره ، خصوصا وان نمو حركة الترانزيت في مرفأ بيروت خلال السنوات السابقة للاحداث المؤلمة ، ولا سيما عبر المنطقة الحرة فيه ، جعلت منه مرفأ عربيا بل مرفأ لبلدان المنطقة بكاملها ،وبالرغم مما حصل خلال السنتين المذكورتين فيه، فان الامل لا يزال كبيرا بمستقبل حركة الترانزيت عبر لبنان ، خصوصا وان النية لدى المسؤولين تتجه نحو توسيع المنطقة الحرة ، وربما ادى ذلك الى نقلها من المرفأ الى مكان اخر تتوفر فيه المساحة المطلوبة ، علما بان التطوير سيؤدي الى انشاء مناطق صناعية حرة .

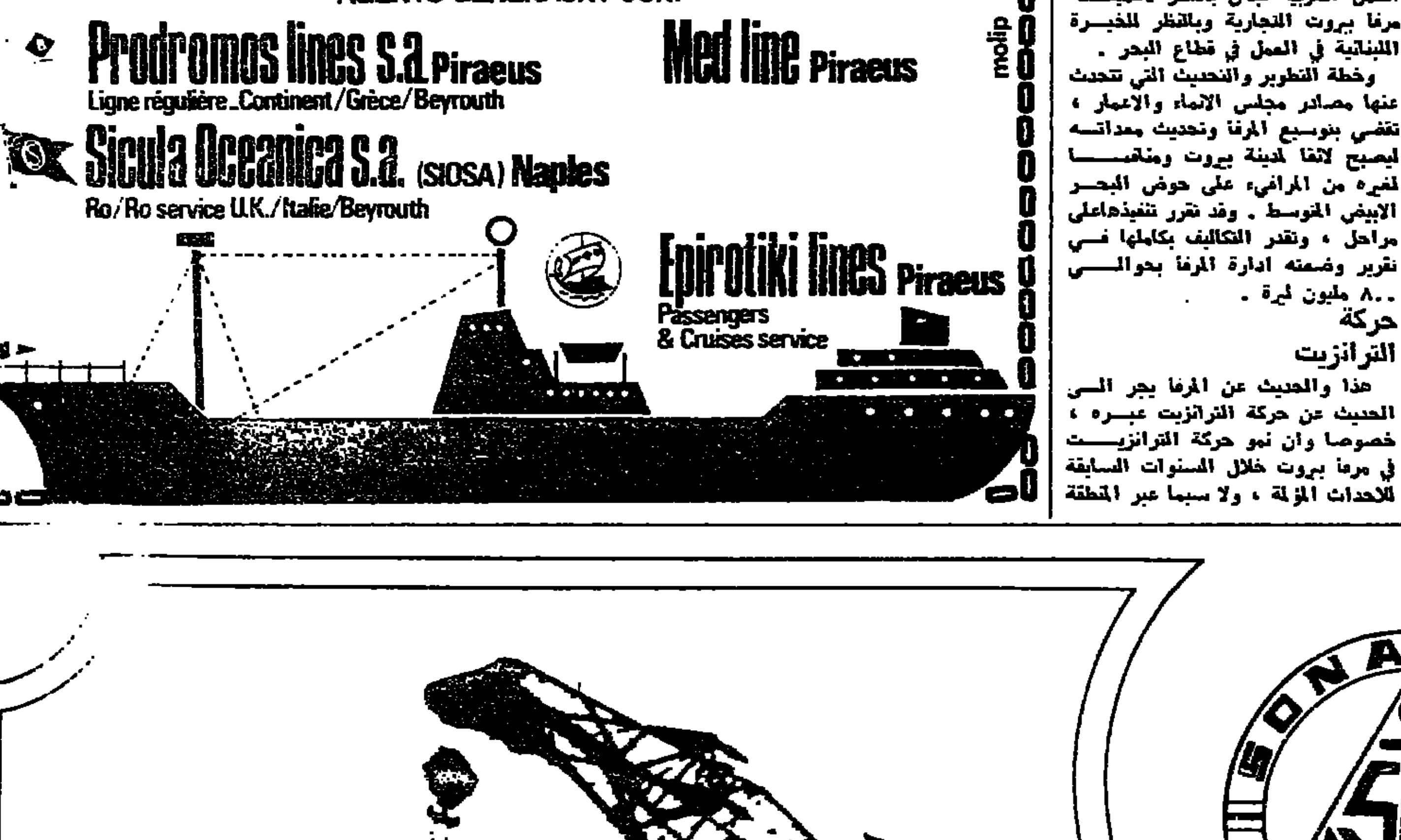
■ ازدحام بحركة السفن ■

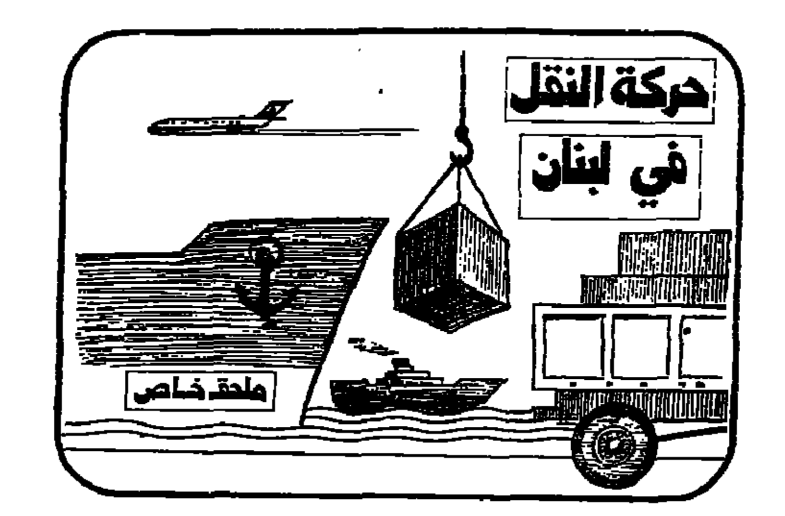
الا انه لا يمكن لمرفأ كما — اوضحت مصادر اقتصادية — ان ينطلق الانطلاقة الكاملة ويحتل مركزه في المنطقة دون ان يكون هناك طرق تصريف الى داخل لبنان ، وكذلك الى خارجه نحو البلدان العربية والبلدان المجاورة .

فمرفأ بيروت يعتبر باب اسيا ، وهو يشكل في الطرف الشرقي من البحر الابيض المتوسط نهاية مطاف السفن التابعة لاكثر من مئة شركة ملاحية ، علما بان الحركة التجارية العالمية من الشرق واليه تجد في مرفأ بيروت اقصر طريق لها .

اما بالنسبة لحركة الشحن في مرفأ بيروت للعام ١٩٧٧ ، فقد بلغ مجموع

— البقية على الصفحة ٨ —





شبكة الطرق في لبنان

تخصيص ٢٥٠ مليون ليرة لتوسيع الطرق وتعبيدها

شبكة الجسور المركبة التي تعمل الدولة على تنفيذها عند مداخل العاصمة تعتبر من احدث الجسور التي تقام في المدن واكثرها تطورا . وينتظر ان تساعد على الحد من ازمة السير عند مداخل المدينة ، بالاضافة الى كونها تتميز بارضية ناعمة مما يجعل السير عليها غير مؤذ للسيارات والمركبات .

والطرق في لبنان تعتبر بمثابة الشرايين له ، وشبكة الطرق فيه كبيرة بالنسبة لبقية بلدان العالم ، ولبنان متفوق في هذا المجال بالنسبة لمساحته والمديرية العامة للطرق تعمل باستمرار للمحافظة على هذه الشرايين تارة بالمسكنات وتارة اخرى بالتصليح، الترميم وتارة بالمشاريع التي تعدها للتحسين والتطوير ، بالاضافة الى مشاريع الاوتوسترادات ومنها ، اوتوستراد حزام بيروت الذي ينتظر ان يخفف الى حد كبير الضغط عن العاصمة .

هذا وبين يدي مدير عام الطرق السيد انطوان ريس مشروع عام يجري تنفيذه لاعادة تجديد وتقوية جميع الطرق في لبنان ، خصوصا وان هناك حدا زمنيا تبقى معه الطرق شبه متماسكة وقابلة للتجديد والتقوية ، تتلاشى بعده كامل طاقاتها وتتطلب اشغالا واكلافا مضاعفة

ويتضمن مشروع تقوية شبكة الطرق الدولية والرئيسية والثانوية المراحل التالية :

— الاساليب والوسائل ، بعض الملاحظات، مشروع برنامج زمني، تقدير تقريبي للتكاليف .

وحول الاساليب والوسائل فقد ذكرت مصادر مديرية الطرق ، ان هناك عددا كبيرا من الاساليب المتبعة لتقدير سماكات التقوية ، وهي اما مبنية على التجربة او على نظرية ، او الاثنين معا اذ ان كل نظرية في هذا المجال يجب ان تبنى على الوقائع الاختبارية .

اما الملاحظات فتتعلق بمشروع التقوية والقياسات والدراسات العائدة له ، بحيث من الضروري قبل المباشرة بالتجديد والتقوية ان يصار الى تحرير قالب الطريق من شبكات المياه والمجاري ، كما يجب تقرير كثافة السير ، لان وزن الشاحنات اثناء سيرها يعطينا فكرة عن الحد الاقصى للوزن الذي تتعرض له الطريق .

وقدرت المدة لتنفيذ المشروع بخمس سنوات اعتبارا من السنة الحالية ١٩٧٨ ، بحيث ينفذ خلال السنة الاولى للاشغال العائدة لشبكة الطرق الدولية المقدرة تكاليفها بـ ٣٧ مليون ليرة ، على ان توزع الاشغال العائدة لشبكة الطرق الرئيسية والثانوية على الاربع سنوات التالية فتكون كما يلي :

سنة ١٩٧٨ الطرق الدولية ٣٧ مليون ليرة ، سنة ١٩٧٩ ٤٨٠ مليونا و٦٠ الف ليرة ، سنة ١٩٨٠ ، ٥١٦ مليونا و٢٠ الف ليرة ، سنة ١٩٨١ ، ٥٥١ مليونا و١٨٠ الف ليرة ، سنة ١٩٨٢ ، ٥٨٧ مليونا و٤٠ الف ليرة .

ومن المعروف ان في لبنان شبكة طرق طولها حوالي ٧الاف كيلومتر معبد . وتقول المصادر المطلعة ان هناك برامج لصيانة الطرق تعتمده مديرية الطرق على استر تديئة ، خصوصا بعد اكتشاف عدة عيوب بالطرقات وهذه العيوب تتلخص في عدم امكانية الطرق القديمة على تحمل الاوزان للشاحنات الحديثة بحيث شقت هذه الطرقات في وقت لم يكن فيه شاحنات ضخمة ، لذلك فان هذه الطرقات بحاجة الى تقوية .

ثم ان هناك عددا من الطرق غير مجهزة باقنية لتصريف المياه .

هذا ومن ناحية اخرى فقد اعيد العمل في مشروع الجسر الممتد بين بيت المحترف اللبناني والسفارة الاميركية وكان العمل في المشروع بدا بتاريخ ٣٠ — ٥ — ٧٤ ، ويومها وضعت بعض الاساسات في البحر . وخلال الاحداث توقف العمل ، وقد وجدت الدوائر المختصة من الضروري العمل في هذا المشروع قبل غيره ، وعن فوائد هذا الجسر فقد ذكرت مصادر مجلس تنفيذ مشاريع بيروت الكبرى من شانها ان تحل ازمة السير التي عادة تبدأ قرب فندق فاندوم وتنتهي عند السفارة الاميركية وبالعكس ، كما يربط الشارع الممتد من السان جورج حتى السفارة الاميركية ، وسيكون الجسر بطول ٤٠٠ متر وبعرض ٤٠ مترا ، ويحتوي على طريقين طول كل منهما ٩ امتار ، وعلى حاجز عريض في منتصفه، ورصيف للنزهة بعرض ١٠ امتار .

وسيقوم الجسر فوق منطقة بحرية وبرية — عمق المنطقة البحرية بين ٣ امتار و١٥ مترا .

■ وصلة بولفار التحويطة — قصر العدل ■



■ الاشغال في قرن الشباك ■

(تتمة الصفحة ٧)

عدد البواخر التي رست في المرفا ، ٢٥٠٥ بواخر مقابل ٣٦١٢ باخرة خلال عام ١٩٧٤ . وبلغ مجموع البضائع المفرغة خلال نفس الفترة من عام ١٩٧٧ — ١٨٢٨٦٣٢ — طنا ، والمشحونة ١١٩٧٥٨ طنا ، مقابل ٣٤١١٥٤٦ طنا للمفرغة . و٦٦٧٨٤١ طنا للمشحونة عام ١٩٧٤ .

وبلغ عدد رؤوس الحيوانات (مواشي وخلافه) التي استوردت وصدرت منذ بداية العام ١٩٧٧ ولغاية نهايته ١٠٢٥٢٠ راس حيوان بينما بلغ العدد خلال العام ١٩٧٤ حوالي ١٧١٤٨١راس حيوان .

اما بالنسبة للعام الحالي وابتداءمن اول كانون الثاني ١٩٧٨ ولغاية ٣١ ايار من العام نفسه فقد بلغ مجموعالبواخر التي دخلت المرفا ١٤١٣ باخرة افرغت ١٠٧٩٠٦٢ — طنا وشحنت ١٠٩٩٦١ طنا .

وكانت حركة المنطقة الحرةوالترانزيت نشطة ايضا واعتبر شهر ايار الماضي قفزة جديدة الى الاحسن بالنسبة لهذه الحركة التي تاثرت بالاحداثوكانت كالتالي : حركة المنطقة الحرة ٣٨٦٢٥ طنا وحركة الترانزيت ١٢٨٨٨٤ طنا .

اما بالنسبة لحركة الركاب فقد كانت ٩٧٨٩ راكبا منهم ٧٢٢٩ راكبا قادما و ٢٥٦٠ راكبا ذاهبا .

العائدات الجمركية

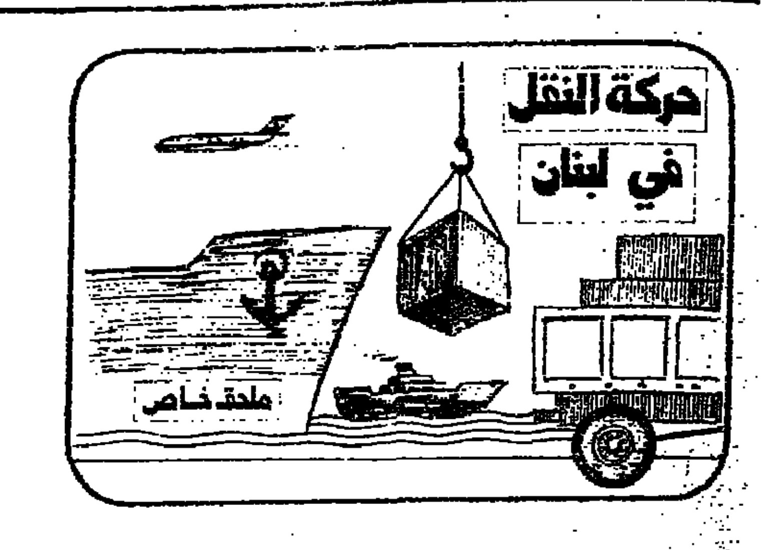
هذا وقد تضاعفت العائدات الجمركية بالمقارنة مع عائدات العام الماضي خلال الخمسة اشهر الماضية وقد سجلت الدوائر الجمركية في الفترة المذكورة من هذا العام ٢٨٣ مليون ليرة مما يشير بزيادة مئتي مليون ليرة عن واردات عام ١٩٧٧ والتي بلغت ٧٩ مليون ليرة .

وتحدث رئيس المجلس الاعلى للجمارك الدكتور عصام حيدر عن العائدات الجمركية خلال خمسة اشهر من العام الحالي وعن اسباب ارتفاعها بالمقابل الى الخمسة اسهر من العام السابق فقال :

« ما من شك بان الوارداتالجمركية تشكل مؤشرا هاما بالنسبة للحياة الاقتصادية في لبنان ، والزيادة التي حصلت هي بالفعل زيادة كبيرة جدا لانها في غضون الخمسة اشهر الاولى بالمقارنة مع العام المنصرم نستطيع القول بان الواردات قد تضاعفت، ولكن علينا هنا ان نتحفظ بالنسبة لهذه الارقام باعتبار انه في الاشهر الاولى من العام ١٩٧٧ لم تكن العافية قد عادت بعد بشكل كامل الى جميع المرافيء اللبنانية ، فقد بلغت في شهر ايار الماضي وحده ٦٢ مليون ليرة ونصف المليون من العائدات الجمركية وهو رقم قياسي سجل حتى الان .

واضاف الدكتور حيدر ان مرد هذه الزيادة يعود الى عودة الممارسة الجمركية في معظم المرافيء اللبنانية ، واعرب عن اعتقاده انه بسبب عودة الطمانينة والهدوء والممارسة نستطيع ان نستبشر خيرا في الاشهر المقبلة .

وقال : نحن نعتبر ان التقديراتالتي وضعت في الموازنة كانت متوافقة ونستطيع بما يشبه الجزم ان نؤكد اننا سنستمر صعودا لتبلغ المعدل الحقيقي بالنسبة لاعوام الازدهار التي سبقت الاحداث .




■ محطة بيروت .. متوقفة ■

خطط لاحياء السكك الحديد ابتداء بالخط الساحلي

المشروع الجديد الذي تعده السلطات المختصة لتطوير السكك الحديدية وتحسين الخط الساحلي، يعتبر مؤشرا دافعا لتنشيط الاقتصاد اللبناني عامة وحركة الترانزيت بشكل خاص .

والمعروف ان السكة الحديد منفذ اساسي وطبيعي لمرفأ بيروت ، لتسهيل اعماله لا سيما عند ازدحام البضائع ... ولطالما ردد القول المأثور : « لا مرفأ دون سكك حديدية » .

ويقول مصدر مطلع في هذه الادارة ، ان السكة وسيلة محددة المعرفة بمصادقة الدولة من شأنها ان نضع حدا لتحكم السيارات خصوصا وان ثمة منقولات لا تؤمن الا بواسطة السكة ، اما لضخامتها واما لدقتها واما لسلامة وصولها في الترانزيت مع الداخل ، كذلك عند انقطاع الطرق بسبب الثلوج حيث يبقى الخط الحديدي سالكا ، كما انها تخفف الضغط عن الطرق وبالتالي تخفف من نفقات الصيانة باعتبار ان كل سيارة شحن تمر على الطريق تؤثر فيها بقدر ما يؤثر مرور ٤٠ الف سيارة سياحية حسبما تدل التقارير الفنية .

واذا كانت اوضاع سكة الحديد الحالية تشكل عبئا على الدولة لما تقع فيه من عجز مستمر بمند الى حوالي ٢٢ سنة ، فان الاوضاع التي تنتظر هذه المصلحة في المرحلة المقبلة، تبشر بتنظيم ومشاريع قد تحقق اكتفاء ذاتيا ان لم تحقق وفرا يقضي باستمرار التطوير والتحسين .

وبما ان لبنان يعتبر بوابة الشرق ويمكن الاستفادة من هذا الدور بتطوير شبكته ، خصوصا وان الترانزيت من العوامل المهمة في دخله القومي ، فقد خطط المسؤولون لتطوير شبكته الحديدية بما يتلاءم ودوره الاقتصادي، وبدأوا بمشروع لتحسين الخط الساحلي الممتد من صيدا الى طرابلس مرورا ببيروت ، وذلك على مرحلتين الاولى تبدأ فور اقرار الاعتماد اللازم ومقداره ٣٠ مليون ليرة لبنانية بحيث يمكن انجاز هذه المرحلة في غضون سنة اشهر ، فيصبح عندئذ بامكان السكة الحديدية نقل الركاب من جميع المدن والقرى الساحلية .

خطة العشر سنوات

اما المرحلتان التاليتان فسيكون تنفيذهما بفترة عشر سنوات بحيث

بعدها النقل بالسكة الحديدية ذات اهمية ومعالية كبيرة .

والجدير بالذكر ان السكة الحديدية عندنا هي بدائية قديمة يعود تاريخها في لبنان الى عام ١٨٩٥ عندما انشئت لتخدم مصالح العثمانيين مرة من الزمن ، عاد بعدها الفرنسيون لاستخدامها .

وبكفي انها شهدت حربين عالميين وهي تملك خطا ساحليا عريضا طوله كانت خلالهما الصلة الوحيدة تقريبا ، ٣٤١ كلم . ويمتد من منطقة صور الساحلية جنوبا حتى الحدود السورية شمالا ، وخطا ضيقا اخر يبلغ طوله ٩٠ كيلومترا ويشمل بيروت — رياق — سرغايا على الحدود السورية .

والقاطرات الـ ١٤ التي تسير على هذين الخطين تستعمل لشحن المواشي ونقل الاخشاب والبضائع المختلفة دون سواها لانها بطيئة وما زالت تسير على البخار والفحم الحجري .

وحصة السكة الحديد من كمية البضائع الصادرة والواردة من البلدان المجاورة واليها لا تتعدى ٦ بالمئة . واذا علمنا ان التقديرات لحجم هذه البضائع هي بحدود خمسماية الف طن سنويا من كل اتجاه واليه ، يكون نصيب السكك الحديد بما لا يزيد عن ستين الف طن في اتجاهي بيروت — رياق وبالعكس .

وتجاه هذا الواقع اقتنعت الدولة بضرورة تطوير سكك الحديد وتحديث قاطراتها وتكثيف اعمالها والاستفادة منها بخدمات واعمال طائلة تدر ارباحا وفيرة .

وهناك اقتراحات عديدة ومشاريع تطويرية معروضة على السلطات لتحسين الاستثمار وتخفيض نسبة العجز تقضي « بدبزلة » الخط الساحلي للاستغناء عن القاطرات البخارية العتيقة التي تعود الى القرن الماضي والتي ابدلت في جميع شبكات العالم منذ عشرات السنين بقاطرات ديزل ومن ثم كهربائية وابدال القضبان الحديدية الحالية على بعض المسافات لتمكن من تحمل وطأة قاطرات حديثة ضخمة وسريعة .

■ الخط الساحلي للسكة الحديد ■

التأمين ضد الاخطار بدأ بحراً ثم اتسع نطاقه

ترتب على التقدم الحضاري الذي حققه الانسان خلال مراحل تطوره ، ان تعددت مصادر الاخطار التي يتعرض لها ، حتى كانت لا تحصى .

فبالاضافة الى الاخطار الطبيعية الناشئة عن الصواعق والزلازل والبراكين والعواصف الرعدية والفيضانات والامطار الغزيرة وغيرها، نشأت اخطار ذات طبيعة كيماوية كالاحتراق الذاتي والانفجارات الصناعية واخطار ذات صفة اجتماعية كالشغب وحوادث العنف والجرائم والاضطرابات والحروب الداخلية والاضرابات وغيرها ، واخطار ذات صفة دولية كالحروب والقرصنة واحتجاز السفن وحديثا اختطاف الطائرات وتفجيرها احيانا .

من هنا برزت فكرة الضمان او التأمين الذي يعزي بعض المؤرخين نشأته الى ما قبل الميلاد ، حيث صدر اول تشريع يتعلق بالخسارة العامة في جزيرة رودوس سنة ٩١٦ قبل الميلاد وهو يقضي بتوزيع الضرر الناشىء عن القاء جزء من شحنة سفينة في البحر لتخفيف حمولتها ، على اصحاب البضائع المشحونة جميعا .

ويؤكد فريق اخر من المؤرخين ان الامبراطورية الرومانية هي اول من ابتدع فكرة التأمين بالزامها تجار الاسلحة ارسال اسلحتهم بحرا لتزويد قوات الامبراطورية بها ، على ان تتولى الدولة ضمان خسارة التاجر اذا فقدت اسلحته بسبب الاخطار البحرية او بفعل العدو .

واياً كان التاريخ الذي نشأت فيه فكرة التأمين ، فمما لا شك فيه ان التأمين البحري كان اسبق انواع التأمين نشوءا . وكان اول تطبيق عملي له قد جرى على عهد تجار مناطق البحر الابيض المتوسط في القرون القديمة ، حيث اعتمد هؤلاء التجار القيام بعملية التسليف على السفينة ، التي هي عبارة عن قرض يدفع من قبل احد التجار لصاحب السفينة شرط سداده مع فائدة عند وصول الشحنة سالمة للجهة التي يقصدها .

ثم اخذ التجار بعد ذلك يعقدون قروضا مشابهة لهذه القروض ولكنها معلقة على شرط « سلامة البضاعة » .. ولعل هذا النوع من التسليف كان الاساس الفعلي وحجر الزاوية في ما سمي بعد ذلك : بالتأمين .

وقد كانت فكرة الضمان ، او بالاحرى مواجهة الخطر البحري في بادىء الامر ، غير منفصلة عن عملية النقل بحرا ، بحيث كان العقد يشمل معا النقل وتحمل الخطر البحري ، ولم يفصلا عن بعضهما الا في القرن الرابع عشر عندما بدأت فكرة الضمان تتكون على اسس علمية منظمة ، فكانت تظهر هنا وهناك ، اما في قوانين عامة او في الانظمة البلدية للمدن المعروفة بمركزها التجاري .

ففي سنة ١٤٣٥ صدر تنظيم تشريعي للضمان في برشلونة ، وفي سنة ١٤٥٨ قرار فيليب دو بوربون في فرنسا ، وفي سنة ١٤٩٨ نظام حنوى ، وفي ١٦٠١ قانون الملكة اليزابيث في انكلترا ، وفي ١٦٨١ اصدر لويس الرابع عشر في فرنسا تشريعا يعرف باسم « قانون البحرية » مؤلفا من ٧٤ مادة ، وهو يعتبر بحق اساس قانون الضمان البحري . وفي سنة ١٨٦٧ صدر قانون التجارة البحرية الفرنسي وقد تعدل في العام ١٨٨٥ تعديلا جوهريا ، كما تعدل بصورة اساسية ايضا بقانون ٣—٧—٩٦٧ . وفي سنة ١٩٠٦ صدر قانون الضمان البحري الانكليزي .

ولهذا القانون اهميته البالغة من حيث انه يتضمن احكاما تفصيلية للضمان ، ومن حيث تأثيره على حركة البحرية في انكلترا وغيرها من البلدان .

اما في لبنان فقد كان القانون المعمول به هو قانون التجارة العثماني المأخوذ عن القانون الفرنسي . وفي سنة ١٩٤٥ باشرت لجنة تشريعية اعداد مشروع قانون التجارة البحرية اللبناني الذي اقره واصدره مجلس النواب بتاريخ ١٨—٢—١٩٤٧ وهو القانون المعمول به حاليا .

وقد جرت عليه تعديلات طفيفة تتناول في غالبيتها تابعية السفينة وتسجيلها واصحابها ومجهزيها دون احكام الضمان .

وتعمل شركات الضمان في لبنان حاليا في ظل القانون المنفذ بالمرسوم رقم ٩٨١٢ الصادر بتاريخ ٤—٥—١٩٦٨ والمتعلق بتنظيم هيئات الضمان ، بعد ان كانت تخضع للقانون الصادر بتاريخ ٢٦—١—١٩٥٥ المعدل بتاريخ ٣—٢—١٩٥٦ . ويشمل التأمين كافة وسائل النقل ، من برية وبحرية وجوية ، لكل منها غطاء خاص حسب الاخطار المتفق عليها سلفا بواسطة عقود .

التأمين البحري

● يقسم التأمين البحري الى اربعة اقسام هي :

١ — الخسارة الكلية للباخرة

٢ — عدم ضمان العوارية الجزئية

— ضمان الضرر الجزئي

٤ — ضمان ضد جميع الاخطار (وهو يخضع بدوره الى شروط عديدة و « متزلكة »)

التأمين البري

● يقسم التأمين البري الى قسمين :

١ — الاخطار البرية وهي تشمل : الحريق ، الانقلاب او الانزلاق ، الاصطدام او الوقوع عن الجسور ولا تشمل السرقة .

٢ — الاخطار العرضية بالاضافة الى التأمين ضد جميع الاخطار (يشمل السرقة وغيرها) .

التأمين الجوي

● يقسم التأمين الجوي الى ثلاثة اقسام هي :

١ — فقدان البضاعة نتيجة فقدان الطائرة .

٢ — فقدان الطرد الكامل (ضياع سرقة ، اهمال الخ)

(ولا يشمل الضمان الطرود التي يبقى غلافها سليما وتفقد بضاعتها مهما كانت الاسباب) .

٣ — ضد جميع الاخطار .

وتجدر الاشارة الى ان شركات الضمان لا تؤمن الطائرات ضد اعمال الخطف والقرصنة استنادا الى بوالص التأمين ضد جميع الاخطار ... العادية .

وعليه فان شركات الطيران الراغبة في التأمين الاستثنائي ضد اعمال الخطف ، ملزمة بدفع مبالغ خيالية اضافية لشركات التأمين ويستثنى من العقد الاستثنائي ضمان حياة المسافرين ... مهما كانت قيمة الاموال او المبالغ المدفوعة .

صاحب شركة "انترلاين" مساهم ورائد في اعادة النشاط الى مرفأ بيروت

عادل شبلي : توصل المستورد اللبناني بحنكته النادرة الى هضم كل الاسرار المتعلقة بالملاحة البحرية

ادلى السيد عادل شبلي ، بصفته احد الرجال المسؤولين الذين ساهموا في عودة الحيوية الى مرفأ بيروت ، بحديث عن اوضاع النقل البحري في لبنان .

تحتفل « انترلاين » بالذكرى الثالثة لتأسيسها كشركة ملاحة بحرية لبنانية وذلك يتيح لي الفرصة للتطلع الى الماضي فترة انطلاقة شركتنا حيث كانت اجواء اضطرابات وننظر الى الاجواء الحالية المهيمنة على حركة بيروت المرفئية عامة .

اود هنا ، دون اتباع ترتيب معين ، ابداء الحقائق العديدة التي تمر على ذهني ، مع التوقف عند مختلف المراحل التي رافقت هذا التطور منذ كانون الثاني حتى اليوم .

١ — الحقيقة الاولى هي التأكيد على نجاح « المبادرة الفردية » عند اللبناني وتصميمه في الوصول الى الهدف المبتغى رغم الصعاب التي تعترضه .

في وقت كان اي تبادل مع العالم الخارجي قد اصبح من المستحيلات وفي وقت اصبح مطار ومرفأ بيروت مشلولي الحركة ، كان اللبناني بفضل مخيلته الخلاقة يستنبط الامور ويؤمن استيراد المنتوجات الاولية الضرورية من مرافىء المناطق كصور وصيدا وجونيه . مما ساهم في انعاشهم وازدهارهم .

اذا استثنينا فكرة « جميع الطرق مباحة للوصول الى الهدف » علينا ان نغض النظر عن كثير من الافراط في تسويق المنتوجات ذات الضرورة الثانوية .

٢ — الحقيقة الثانية هي اكتشاف الى اي حد توصل المستورد اللبناني بحنكته النادرة ، الى هضم كافة الاسرار المتعلقة بالملاحة البحرية .

فعادة ما تأخذك الدهشة عندما ترى جميع التجار صغارا كانوا ام كبارا : لديهم معرفة عميقة بقواعد اسعار الملاحة ليس عن بيروت فقط بل ايضا من ناحية مرافىء بلدان المنشأ . هذا اذا اخذنا بعين الاعتبار ان قبل الاحداث الاليمة كان المستورد اللبناني يجهل قواعد الاسعار والرسوم من مختلف جوانبها ابتداء من عملية التحميل من معامل البلد المصدر حتى المرتب ومرفأ الشحن واخيرا حتى التسليم للمستورد في لبنان . فلنأخذ مثلا المعرفة المسماة « دور تو دور » متى لم تعد سرا لاحد واصبح التاجر يفهمها تماما .

٣ — الحقيقة الثالثة عودة الحركة السريعة الى هذا المولود الجديد الا وهو مرفأ بيروت عمر هذا المرفأ بالنسبة الى هو ٣٠ سنة اذ انه قام من بين الرماد والانقاض بسرعة عجيبة . اذكر ان في اواخر كانون الاول ١٩٧٦ كان لم يبق الا بعض الحجارة النائمة يلجىء محتميا بعض المسؤولين في المرفأ .

وسط تلك الاجواء كانت « ريفيه » اول باخرة التابعة لانترلاين تدخل وتفرغ في مرفأ بيروت .

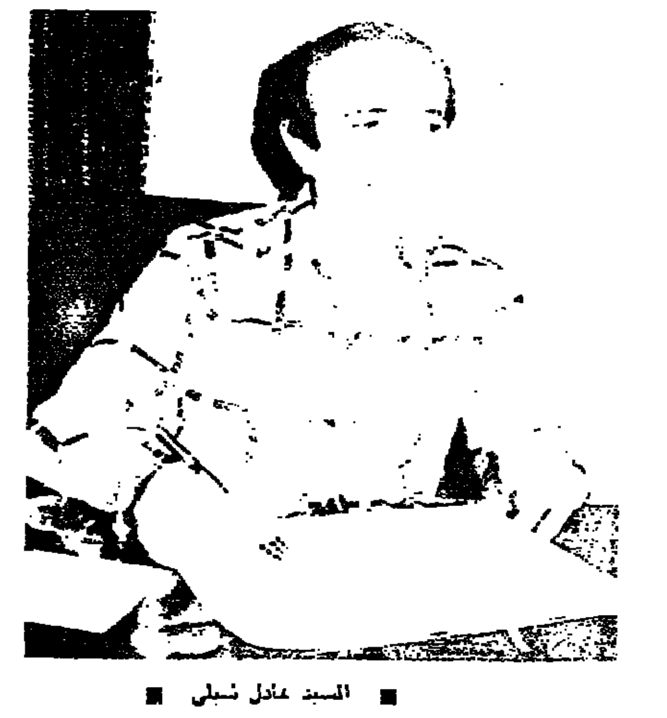
ايام عسيرة حيث لم يكن للمخازن وجود ولا من طريقة اخرى ممكنة للتسليم غير التفريغ من الباخرة رأسا الى الشاحنة .

منذ ذلك الحين بدأ المشوار الطويل .

اما الآن ، وجميع الارصفة قد رممت والمخازن المستوفية شرائطها ، ومواد البناء ترد بكثرة يوما بعد يوم والمضاربة تزداد نمائها في الاسواق تظهر الاحصاءات تحسنا مستمرا لحركة النقل البحري من ناحيتي الاستيراد والتصدير .

المراقب العادي الذي يقوم بزيارة للمرفأ نراه معجبا يقول بدون تردد يا له من مرفأ مزدهر .

٤ — الحقيقة الرابعة هي مع الاسف اقل تفاؤلا . اذ ان توسيع مرفأ بيروت لا يتناسب برأيي مع مؤهلاتنا وتراثنا وتشريعاتنا التجارية . فهناك الرسوم المرفئية التي ترتفع بشكل غير معتدل وغير طبيعي والشركات التي تتولى عملية الارساء والتفريغ تواكب هذه الحركة المتنامية . زد على ذلك الاعمال العقيمية التي هي في تضخم مستمر .


■ السيد عادل شبلي ■

النتيجة

حركة الترانزيت والشحن عبر بيروت اصبحت مكلفة جدا ، مما جعل المرافىء الاخرى في الشرق الاوسط تستفيد من هذا الفراغ والنقص وتفتح الابواب على مصراعيها امام المرافىء الاخرى للمضاربة المسلطة على مرفأ بيروت وذلك في سد كل طريق علينا لتدارك ومعالجة هذه المشكلة الاساسية .

رب تاجر لبناني اكد ان سعر نقل « الكونتينير » من مرسيليا الى بيروت يوازي سعر نقله من مرسيليا الى جده .

٥ — الحقيقة الاخرى وليست الاخيرة هي تخوفنا من عودة مرفأ بيروت الى الازدحام اذا لم نتدارك هذا الامر واتخذنا الاجراءات الجذرية اللازمة فورا .

لدينا الوقت الكافي لمراجعة الرسوم المرفئية وخاصة منها التي تتعلق بالساعات الاضافية . لا سيما ان معظم البضاعة التي تفرغ في الوقت الحاضر تقتصر على البضاعة المخصصة للاستهلاك المحلي .

هناك حاليا بعض البواخر التي تعمل خارج اوقات العمل المعتمدة ، لكن هذا النقص لم نشعر به حتى الآن .

اذا عادت حركة الترانزيت للحمولات الثقيلة الى ما كانت عليه ، فالتفريغ خلال اوقات العمل المعتمدة حتما ستسبب لنا المشاكل في المستقبل : العمل ٨ ساعات في اليوم — فرصة الجمعة ابتداء من الساعة ١١ نصف نهار يوم الاحد الى متى يطول الانتظار حتى ينظر في هذا الامر .

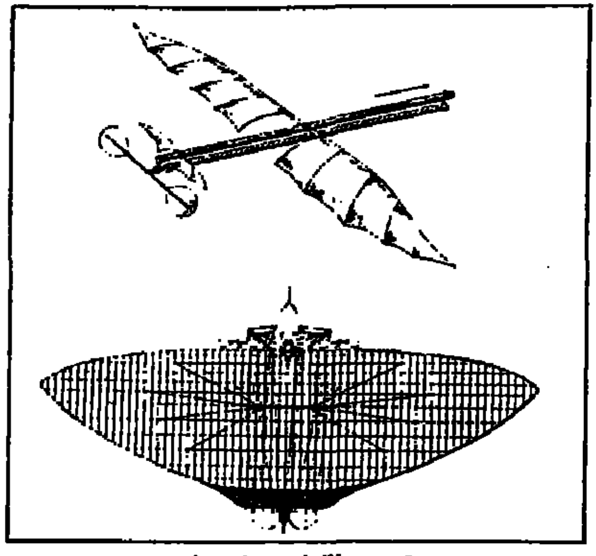
لا يسعنا هنا ان ننهي حديثنا دون ابداء شعور بالتفاؤل اذ ان مرفأ بيروت يضمن للبنان مستقبلا زاهرا ذلك بفضل المشاريع التي هي في طور التنفيذ .

املنا الكبير هو اذا عودة الاستقرار لاعطاء مزيد من الثقة الى الملاحة الاجنبية وبنوع خاص الى المصدرين عبر مرفأنا بيروت .

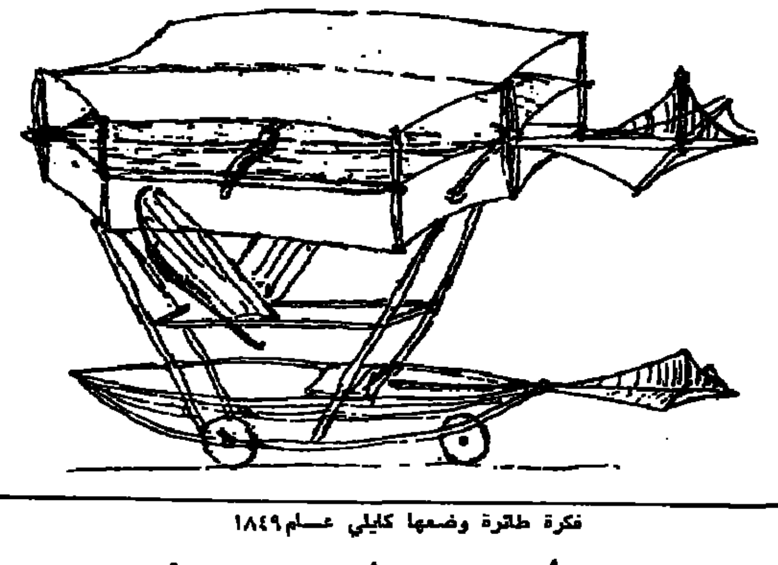
هؤلاء الذين ما زالوا يؤمنون بلبنان الافضل .

حركة النقل في لبنان

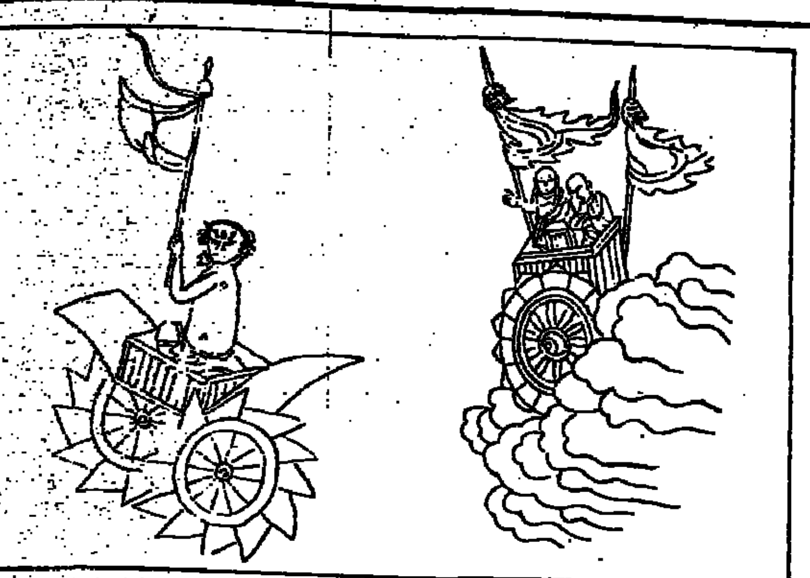
ملحق خاص



تصميم الفونس بينو عام ١٨٧٦



فكرة طائرة وضعها كايلي عــام ١٨٤٩



« الطائرة » كما تخيلتها اسطورة صينية حوالى عام ١٥٠٠ قبل الميلاد

الطيران في مراحل تجاربه

الفكرة انطلقت عام ١٥٠٠ قبل الميلاد وتحقق اول تحليق عام ١٩٠٣

« كم انوق لان القي بنفسي في الفضاء اللانهائي لاسبح فوق الحضيض المرعب » . بهذه الكلمات عبر الشاعر الالماني جوته عن حلم البشر منذ بدء الخليقة . ويكفي ان يراقب الانسان ، الذي هو بلا منازع أكثر المخلوقات تقدما ، طيران الطيور ليحس بوطأة سجنه الارضي . وهكذا كانت الرغبة في الطيران موجودة دائما في عقل الانسان ، الا أن تحقيقها استغرق وقتا طويلا .

والطيران الحقيقي باستخدام القدرة والقدرة على التحكم ، من نتاج القرن العشرين . الا اننا ربما نجد بدايته ذات المغزى في وقت ما في العصور الوسطى ، عندما وضعت سلسلة طويلة من طلائع « القافزين من الابراج » أرواحها وديعة في يدي اجنحة من صناعة منزلية ، مفترضين أن اجنحة الطيور هي مصدر رفعها في الهواء ، وان حركة الرفرفة هي مصدر قدرة الدفع فيه . وعلى حين كانت هذه الفروض صحيحة في اساسها ، فان هذه الاستنتاجات لم تتقدم بالقدر الكافي . ولم يتفهم القافزون الاول من فوق الابراج تفهما صحيحا ، كمية الرفع اللازمة لحمل جسم الانسان ، وفشلوا في ادراك الفرق بين الطيور والبشر .

والحقيقة هي أن الانسان ، ببساطة ، لم يصمم لكي يطير . فهو ثقيل الوزن ، وشكله غير انسيابي ، وتكوين عظامه ، وترتيب عضلاته ، لا يناسبان البتة استخدام الاجنحة ، ولا بد أن تبرز عظمة الصدر لشخص متوسط الحجم يبلغ وزنه ٦ كيلو جراما مترين تقريبا الى الامام ، لكي تحتوي العضلات اللازمة لتشغيل اجنحة قادرة على رفعه عن الارض . ولم يشر احد الى هذه الحقيقة حتى عام ١٦٨٠ ، وبعد عدة قرون من القفز من فوق الابراج . وقد نشر ايطالي يدعى جيوفاني بوريللي دراسة جادة وتفصيلية لعضلات الانسان واستخدامها في الطيران ، اختتمها بقوله : « من المستحيل أن يصبح الانسان قادرا على الطيران ببراعة باستخدام قوته الذاتية » . وربما تكون استنتاجات بوريللي قد ثنت عزم بعضهم عن القفز ، الا ان البحوث التي تدق العظام ، استمرت على الرغم من ذلك .

وحتى نهاية القرن الثامن عشر ، لم يكن قد تحقق اي تقدم يذكر في فن الطيران . والجهد الوحيد الذي يستحق الدراسة الجادة ، قام به رجل واحد هو ليوناردو دافينشي عبقري عصر النهضة . ولقد عالج ليوناردو (١٤٥٢ — ١٥١٩) الطيران بروح علمية ، وقام بدراسات مفصلة لحركة الطيور ، ولسريان الهواء ، ومقاومته لجسم يتحرك فيه . وصمم نوعا من الباراشوت ، عبارة عن « خيمة من الكتان » على شكل هرم ، مدعيا أن في مقدور الانسان أن يهبط بها « من اي ارتفاع شاهق دون أن يصاب بأذى » . وصمم ليوناردو ، في سلسلة من الكروكيات ، كثيرا من المكنات الطائرة ، احتوت احداها على قسم للتحكم باستخدام السطح الرافع المتحرك بوساطة لجام يثبت في رأس الطيار .

وعلى الرغم من كل تفكير ليوناردو السابق لعصره ، الا ان في تصميماته للطائرات عيبا رئيسيا ، يتمثل في انها تعتمد على قوة العضلات البشرية للحصول على قوة دفعها في الهواء . ولا تثير اعمال ليوناردو اهتمامها اليوم ، الا لانها مثال لذكائه المطواع في عصر غير متنور علميا .

ولقد توقف تقدم الطيران مائتي عام بعد ليوناردو . وفي أواخر القرن الثامن عشر ، اتخذ شغف الانسان بالطيران اتجاها جديدا . وطرح الانسان جانبا ، بصفة مؤقتة ، فكرة محاكاة الطيور البالغة القدم ، مفضلا عليها المركبات الاخف من الهواء . وكان المجربون قد اكتشفوا حينئذ خواص الرفع لكل من الهواء الساخن والايدروجين . وبدأ المخترعون في تطبيق هذا في بناء بالونات تحمل الانسان ، ولقد كان ذلك وسيلة لتحقيق غاية — هي رفع البشر في الهواء على الاقل — الا انها لم تكن الاجابة الشافية لحلم الانسان الملح في الطيران الحقيقي مثل الطيور .

العقــول وراء الطيران

الطيران الحقيقي باستخدام القدرة مدين بالفضل — من وجهة نظر التاريخ — لعبقرية رجال اربعة هم : السير جورج كايلي (١٧٧٣ — ١٨٥٧) ، وأوتو ليلينتال (١٨٤٨ — ١٨٩٦) ، والاخوين رايت ، وولبور (١٨٦٧ — ١٩١٢) ، واورفيل (١٨٧١ — ١٩٤٨) . وهناك اسهامات اخرى هامة ، وان كانت اقل شأنا ، لوليام س. هينسون (١٨١٢ — ١٨٨٨) ، واوكتاف شانوت (١٨٣٢ — ١٩١٠) ، وصمويل بيربونت لانجلي (١٨٣٤ — ١٩٠٦) ، والسير حيرام مكسيم (١٨٤٠ — ١٩١٦) ، والفونس بينو (١٨٥٠ — ١٨٨٠) .

وكان اولهم ، السير جورج كايلي ، نبيلا من مقاطعة يوركشير في انجلترا ، شغلت اهتماماته نطاقا واسعا من الامور يصعب تصوره . فلقد بحث كايلي في عمره الذي بلغ ٨٤ عاما موضوعات متناثرة ، مثل الصرف ، واستصلاح الاراضي ، ومحركات الهواء الساخن ، والجرارات الزراعية ذات الجنزير ، والاطراف البشرية الصناعية . وكان بالاضافة الى ذلك احد الفلاسفة الطبيعيين ، وداعية لنشر التعليم ، وعضوا في البرلمان ، واحد الاعضاء المؤسسين للاتحاد البريطاني لتقدم العلم .

ولقد وصف المؤرخون كايلي بانه « المخترع الحقيقي للطائرة » . وقد تكون في هذا اللقب مبالغة ، إلا ان الامر الذي لا شك فيه ، هو أن كايلي قد وضع اساس البحوث الطيرانية التي جاءت بعده . فلقد كان أول من جمع شتات العناصر العديدة اللازمة للطيران العملي في كيان نظري موحد . ولم يفكر في الجناح على انه وسيلة لاحداث الرفع فقط ، بل اهتم ايضا بالمقاومة التي يحدثها جسم يتحرك خلال الهواء . وبحث أيسر مساحة السطح الرافع اللازم لحمل وزن معلوم في الطيور ، وادرك أن خواص الرفع تختلف في الاجنحة بتغير الزاوية التي يتحرك بها الجناح في كتلة الهواء المحيطة به ، واقترح نظاما ميكانيكيا للقدرة — هو عبارة عن محرك اطلق عليه اسم « المحرك الاول » . وادرك انه من الضروري ان يكون خفيف الوزن ، واقترح أن يعمل « بوساطة الاشتعال المفاجىء لمساحيق او موائع قابلة للاشتعال » — وهي الطريقة التي يعمل بها محرك الاحتراق الداخلي . وأدرك ايضا ضرورة تزويد الطائرة بصفتي الثبات والتحكم .

واوجز كايلي المهام التي تواجه علماء الديناميكا الهوائية في عبارة بالغة الايجاز والوضوح قائلا : « ان المسألة برمتها تقع داخل الحدود الاتية : جعل سطح يحمل وزنا معلوما عن طريق استخدام القدرة للتغلب على مقاومة الهواء » .

وكان كايلي — الذي ولد عام ١٧٧٣ — في العاشرة من عمره ، عندما ادهش طيران البالونات الاولى العالم بأسره . ولقد الهبت هذه البالونات ، التي كانت تستخدم الغازات ، حماسه ودفعته للتفكير في امكانيات الطيران ، ولكنه اتخذ قرارا مبكرا « بان يستخدم سطحا مائلا يدفعه محرك اولي خفيف » ، بدلا من الانشغال بامر المركبات الاخف من الهواء .

وبنى كايلي ، استنادا الى نظريته ، طائرة شراعية كبيرة ثانية وقام بتجربتها ، وقام غلام بمهمة طيار الاختبار في احدى التجارب . ويقال أنه طار « عدة ياردات » منحدرا على سفح تل . واستمر كايلي يجري تجاربه على هذه الطائرة الشراعية ، او على صورة معدلة لها ، لعدة سنين . وحوالى عام ١٨٥٣ ، اقنع سائق عربته بالطيران من فوق تل عبر واد صغير . والتفاصيل المتاحة عن هذا الطيران قليلة ، وان كان يبدو انه متوسط النجاح . الا أن سائق العربة لم يكن يملك الكثير من عزم الطيارين الذين جاءوا بعده وجرأتهم . فلقد ترك خدمته على الفور طبقا لرواية حفيدة كايلي ، صائحا : « لقد استؤجرت لقيادة المركبات وليس للطيران » .

وبمضي السنين خلال القرن التاسع عشر ، زاد الاهتمام بالطيرانيات ، واقترحت تصميمات كثيرة ، بينما عرضت النظريات وأجريت التجارب . الا ان عددا قليلا فقط من المخترعين في عصر الملكة فيكتوريا ، كان له اي اسهام حقيقي في تحقيق النجاح النهائي للطائرة .

وكان من بين هؤلاء وليام س. هينسون ، احد كبار المعجبين بكايلي ، ولقد صمم ، استنادا الى اعمال كايلي ، « مركبة هوائية بخارية » ضخمة ، كان يأمل أن ينقل بوساطتها « الخطابات والبضائع والركاب من مكان الى اخر » . وكان لجناحي المركبة باع بلغ طوله ٤٥ مترا ، وكان مقدرا أن يدفعها في الهواء زوج من المراوح الدافعة ، لكل منها ستة ارياش ، يحركها محرك بخاري . وكان التصميم سابقا لاوانه ، وواجه نفس العقبة التي واجهها كايلي ، الا وهي وزن المحرك البخاري . ولم يخرج تصميم « المركبة الهوائية البخارية » الى حيز التنفيذ .

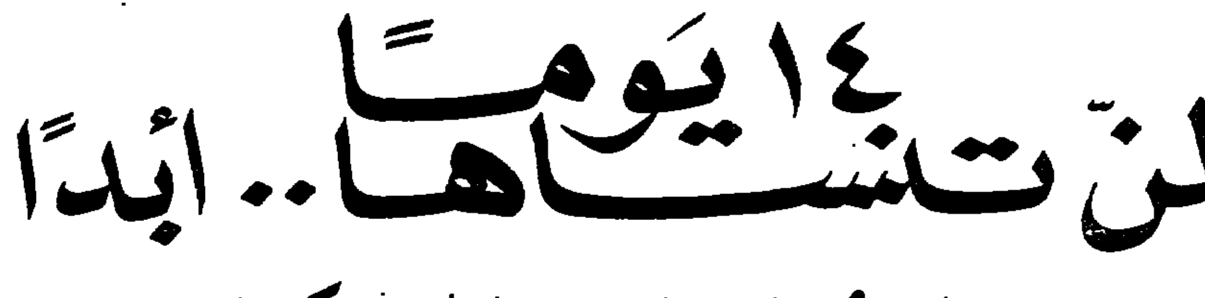
وجاء اسهام هينسون عندما تواضع في اهدافه ، واشترك معه مهندسا اسمه جون ستر ينجفيلو . وبنى الرجلان نموذجا طوله ستة أمتار للمركبة البخارية ، وزوداه بمحرك بخاري صغير خفيف الوزن نسبيا . و « طار » النموذج بشكل او بآخر في احد الاختبارات عام ١٩٤٨ . ولكن المحرك كان عاجزا عن المحافظة عليه طائرا . وكان النموذج قادرا على الانزلاق (الطيران الشراعي) فقط بمعدل هبوط اقل مما كان يمكن تحقيقه بدون محرك . الا ان هذا الاختبار كان اول محاولة لاستخدام الدفع الميكانيكي في الطائرات .

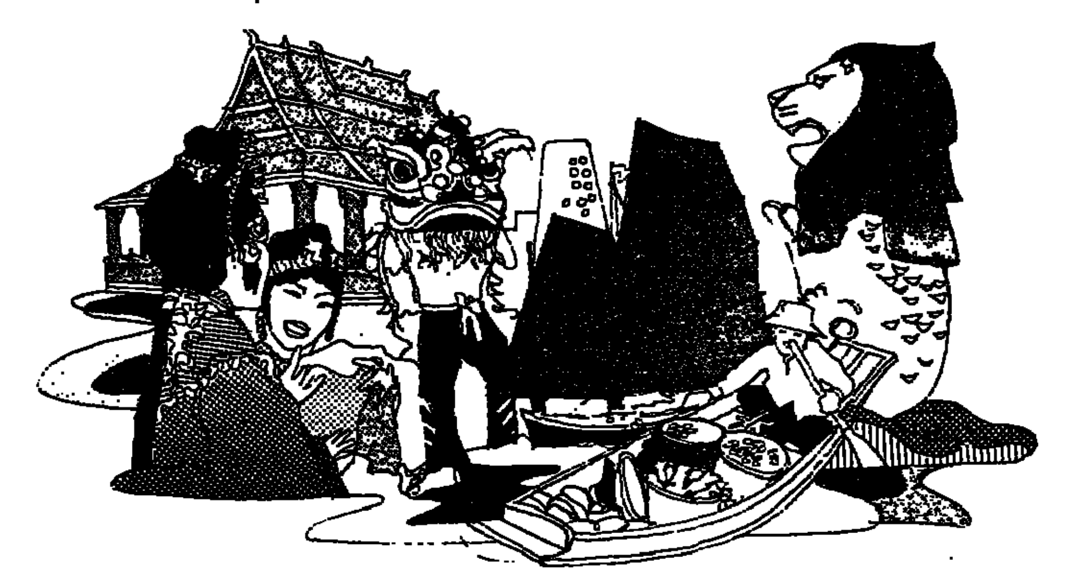
كان الفونس بينو ، الذي ظهر على مسرح الطيران في السبعينات من القرن الماضي ، هو رائد الطيران التالي لهينسون . واخرج أول تصميم لطائرة لها استقرار ذاتي ، وكانت اطراف جناحها وذيلها المرفوعة الى اعلى نموذجا احتذت به غالبية الطائرات التي جاءت بعده . وطارت طائرته المسماة « بلانوفور » ، البالغ طولها نصف متر ، والتي استمدت القدرة من شريط من المطاط يدير مروحة في ذيلها ، بنجاح امام المشاهدين عام ١٩٧١ .

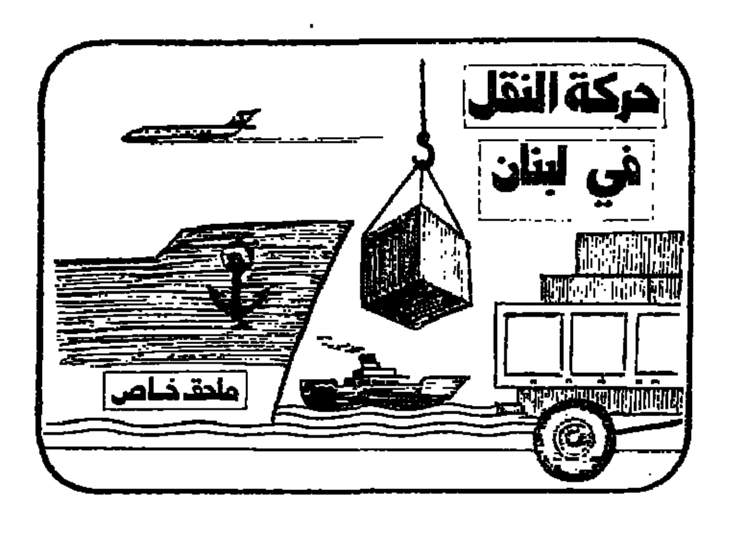
واهتم بينو بعد ذلك بالطائرات الحاملة للبشر ، فصمم طائرة برمائية من طراز بالغ التقدم ، لها كثير من صفات الطائرات الحديثة ، مثل المروحة التي في المقدمة ، وارتفاع الجناحين الى اعلى ، والعربة السفلى التي تنضم داخل الجسم بعد الاقلاع . وسطح الذيل ذي الزعنفة الرأسية الثابتة ، والدفة والروافع ، وموجه واحد للتحكم في عملية الطيران كلها والمثبت في المؤخرة .

ولم يكن بينو يعلم عند مماته بلمز اسهام غير مباشر قدمه لمستقبل الطيران . ففي عام ١٨٧٨ اشترى شخص يدعى ميلتون رايت ، وكان احد اساقفة كنيسة الاخوة المتحدين في شلالات سيدار بولاية ايوا ، احد

— البقية على الصفحة ١١ —







الطيران بين الفكرة والتجارب والانجاز

(تتمة الصفحة ١٠)

نماذج بينو التي تستمد قدرتها من شريط المطاط ، واعطاه لوليه ولبور واورفيل . ولقد تركت اللعبة الصغيرة انطباعا لا ينمحي في مخيلة الغلامين ، ودفعتهما إلى التفكير في نماذج اكبر .

وجاء الاسهام الاكبر للطيرانيات قبل الاخوين رايت — وبغض النظر عن كايلي — من الالماني اوتو ليلينتال ، الذي قام بدراسات مفصلة للطيور ، ونشر نتائجها في كتابه طيران الطيور كاساس للطيران ، الذي تاثر به البحاث من بعده بما في ذلك الاخوان رايت .

الا ان اسهام ليلينتال الحقيقي هو في قراره بان يركز اهتمامه على اكتساب الخبرة بالطيران الفعلي . وبنى ليلينتال ، ابتداء من عام ١٨٩١ ، سلسلة من الطائرات المنزلقة (الشراعية) ، وقام بتطييرها . وفي التصميمات الاخيرة كان ليلينتال يقوم بالاقلاع بنفسه ، وذلك عن طريق الجري على منحدر ، حتى تدرك الطائرة سرعة تكسبها قوة رفع . وعندما نطير الطائرة الشراعية ، كان ليلينتال يتعلق بهيكلها ويترك رجليه متدليتين تحت الطائرة . وحقق بذلك نوعا فجا من الثبات والتحكم عن طريق تحريك ثقله . وقام ليلنتال باكثر من ٢٠٠٠ طيران خلال ست سنوات ، مستخدما طائراته الشراعية ، قطع في احداها اكثر من ٨٠ مترا ، ومع ان مدة خبرته بالطيران كانت قصيرة بالقياس بمستوياتنا الحديثة ، الا ان مجموع ما امضاه من وقت في الهواء يفوق كل ا حققه سابقوه مجتمعين . واهم ما في الامر انه برهن للمرة الاولى والاخيرة على ان جناحا مصمما تصميما مناسبا ، قادر على حمل وزن انسان في الهواء .

وفي عام ١٨٩٦ ، بدأ ليلينتال دراسة الطائرات الشراعية ذات القدرة واستخدم اسلوبا حديثا : محرك بغاز حامض الكربونيك ، يزود طرفي الجناح بالقدرة اللازمة لرفرفته كما تفعل الطيور . ولكن الحظ لم يوات ليلينتال حتى ينجح في تجربة طائرته الجديدة . فقد كان يقوم في التاسع من اغسطس عام ١٨٩٦ بقفزة روتينية في احدى طائراته الشراعية ، عندما سببت هبة ريح مفاجئة انهيارها وسقوطها من ارتفاع ١٥ مترا . وتوفي ليلينتال متاثرا بجراحه في اليوم التالي .

وكان هناك رجل معاصر لليلينتال ، يبني ويجرب الطائرات ذات المحركات قبل عام ١٩٠٠ . ولقد ركز السير حيرام مكسيم ، الاميركي الاصل الذي كان يعيش في انكلترا ، اهتمامه على تزويد الطائرات بالقدرة ، متجاهلا بشكل يكاد يكون كاملا المسائل المرتبطة بالرفع والتحكم . وبنى طائرة مزدوجة الجناح ذات تصميم ايرو دينامي فج ، وزودها بمحركين بخاريين قدرة كل منهما ١٨٠ حصانا ، بديران مروحتين قطر كل منهما ٥٥٠ متر . وانتج المحركان بالفعل ، اثناء تجربة عام ١٨٩٤ ، قدرة كافية لرفع الطائرات الثقيلة عن سطح الارض ، وذلك على الرغم من وجود قضيب مثبت في الارض لمنع الطائرة من الاقلاع . والامر الذي يصعب تصوره اليوم ، هو انه اعتبر ان مهمه قد انتهت ، باثبات ان القدرة الكافية كفيلة برفع مركبة ، حتى ولو بلغ وزنها ثلاثة اطنان ونصف ، واختتم تجاربه بذلك .

وكان اوكتاف شانوت — وهو مهندس مدني اميركي ، قد بدأ اهتمامه بالطيران عام ١٨٧٥ وامضى بقية حياته يجمع وينشر اعمال الباحثين الاخرين — احد المجربين الذين سبقوا الاخوين رايت . ولم يقرر ان يقوم هو بتصميم الطائرات الشراعية الا عام ١٨٩٦ . وكان شانوت قد اجتاز الستين من عمره ، عندما بدأ في ادخال التحسينات على طائرة شراعية مزدوجة الاجنحة من تصميم ليلينتال . وحقق اسهاما هاما في تصميم الهياكل باستخدامه شكال برات ، الذي يستخدم في بناء الكباري . وهو طريقة اربط الجناحين احدهما بالاخر ، عن طريق قوائم راسية واسلاك مائلة ، وهي الطريقة التي كان مصممو الطائرات ما زالوا يستخدمونها في الثلاثينات من القرن الحالي . وطارت طائرات شانوت الشراعية بنجاح مئات المرات ، وقطعت في كثير منها مسافات تربو على المائة متر . وكان شانوت يتوق الى الانتقال الى ميدان الطائرات ذات المحركات ، ولكنه اصبح عام ١٩٠٠ مستشارا للاخوين رايت ، المطلع على اسرارهما .

منجنيق وعوامة

كان صمويل بيربونت لانجلي احد الشخصيات الكبيرة في عالم الطيران قبل استخدام المحركات . وكان مهندسا معماريا ، وفلكيا ، وعالم طبيعيات ، ورياضيات ، ثم سكرتير المعهد السميثوني بواشنطون قرب نهاية حياته . وقام ببحوث نظرية ومعملية واسعة النطاق في الديناميكا الهوائية منذ عام ١٨٨٦ وحتى وفاته عام ١٩٠٦ . ومن اهمها محاولته تطيير طائرة كبيرة الحجم سماها «ايرودروم» — وهو الاسم الذي اطلقه على طائراته . وصمم زميله المهندس تشارلز مانلي — بعد عدة محاولات سعيا وراء محرك خفيف قوي — محركا فذا يعطي ٥٢ قدرة حصان ، ولا يتجاوز وزنه ٥٧ كيلو غراما . وهذه نسبة بين القدرة والوزن لم يتحقق افضل منها حتى نهاية الحرب العالمية الاولى . وكان مقدرا ان يتم اطلاق الايرودروم التي يبلغ باع جناحيها ٥٫٤٤١ متر ، بوساطة منجنيق من فوق سطح عوامة ، بنيت خصيصا لاجراء هذه التجارب .

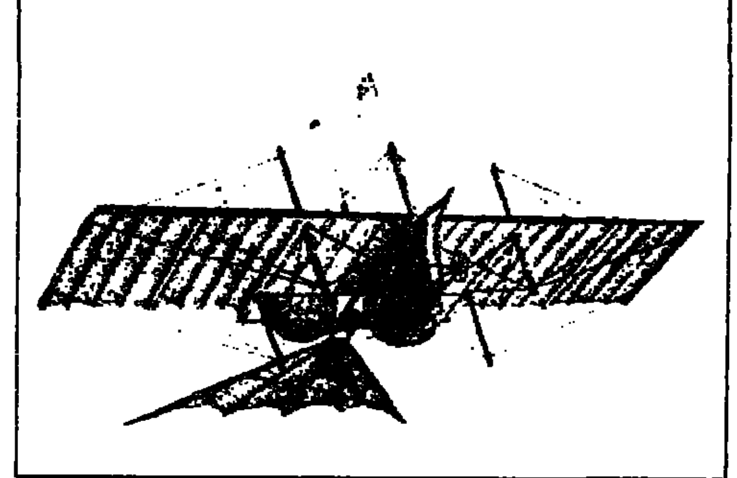
وتمت تجربة طائرة لانجلي لاول مرة بقيادة مانلي يوم ١٧ تشرين الاول عام ١٩٠٢ . وكانت العوامة راسية في نهر بوتوماك بالقرب من مدينة وايد ووتر بولاية فرجينيا . واعطى مانلي اشارة اطلاق المنجنيق . وبدات الايرودروم تتحرك الى الامام ، ان ادوات الاطلاق تشابكت مع بعضها بعضا ، وهوت الايرودروم في نهر البوتوماك ، وابتل مانلي بالمياه ولكنه لم يصب باذى .

واصلحت الطائرة واجريت تجربة اخرى بعد ذلك بشهرين . ومرة اخرى تشابكت اجزاء جهاز الاطلاق . ومع ان مانلي قد نجا من الحادث ، الا ان الايرودروم اصيبت بضرر بالغ . واصر المعجبون بلانجلي بعد وفاته ، على ان الايرودروم كانت اول طائرة قادرة على الطيران المستمر باستخدام القدرة . ولم يكن هناك عيب الا في تصميم المنجنيق .

وكان المسرح معدا حينئذ لتحقيق طيران الانسان الحقيقي . ولقد انتظر انجازه مجيء ولبور واورفيل رايت صانعي الدراجات في دايتون باهايو ، فقد قررا عام ١٩٠٠ ، وبعد دراسة مستفيضة ، ان يصنعا اول طائرة شراعية كبيرة الحجم . وكانت مزدوجة الاجنحة وبلا ذيل ، ولها سطح تحكم افقي يقع امام الجناحين . وكان تصميمها شبيها بتصميمات شانوت ، باستثناء تحسين هام ادخل عليه : هو التواء الجناحين لتحقيق التحكم في الحركة الجانبية للمركبة .



■ اوتو ليلينتال اول طيار حقيقي في العالم وقد استخدم منزلقات للطيران عامي ١٨٩٣ و١٨٩٤ ■



■ هيكل الطائرة الحديثة كما تنبا به وليم هينسون عام ١٨٤٢ ■

وابتكر الاخوان رايت طريقة ذكية تسمح للطيار بالتواء اطراف الاجنحة عن طريق الاسلاك ، بينما عد الاخرون الى تحريك وزن الجسم لتحقيق هذا التحكم . وكانت هذه الاسلاك تحرك احد الاطراف الى اعلى والثاني الى اسفل ، محققة ، من الوجهة النظرية، تحكما فعالا .

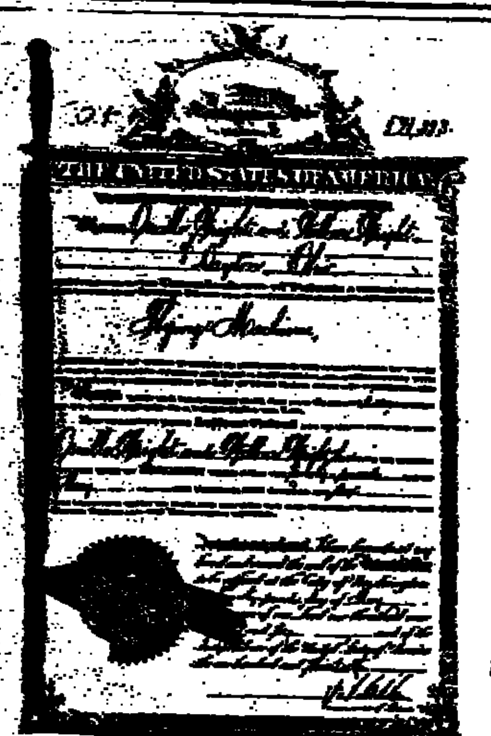
وفي تشرين الاول عام ١٩٠٠ ، قام الاخوان رايت بحوالى اثني عشر طيرانا قصيرا للانسان ، دامت في مجموعها حوالى دقيقتين في الهواء . وتم ذلك في كيتي هوك بولاية نورث كارولينا — وهو موقع ساحلي انتقياه خصيصا للرياح الدائمة المطردة السرعة ،ولعدم وجود عقبات ، مثل الاشجار ، فيه .

ومع ان قدرة الطائرة الشراعية التي بنياها على الرفع كانت اقل مما قدراه، الا ان التجارب شجعتهما على بناء طائرة اكبر عندما عادا الى دايتون .

وجاءت طائرتهما الشراعية الثانية التي جربت في شهري يوليو واغسطس عام ١٩٠١ في كيتي هوك ايضا مخيبة للامال . فلقد كانت الطائرة الاكبر اقل طواعية في التحكم ، واقل استقرارا. وكان الامر يحتاج الى مزيد من البحث وكان الاخوان رايت قد قاما ببحوث كثيرة قبل عام ١٩٠١ ، وارتضيا ايضا نتائج بحوث الاخرين دون تمحيص .

— البقية على الصفحة ١٢ —

براءة اختراع اول طائرة



■ براءة الاختراع الممنوحة الى الاخوين رايت عن بعض « التحسينات الجديدة والمفيدة للمكنات الطائرة » ■

حقق ولبور واورفيل رايت اكثر من مجرد اختراع وتطير اول طائرة ذات محرك . لقد جمعا قدرا طيبا من المعلومات الدقيقة في علم الايروديناميكا (الدينامكيا الهوائية) ، الذي لم يكن معروفا بعد . ومع ان اختراعهما كان، في بعض اجزائه ، امتدادا منطقيا لاعمال الاخرين ، الا انهما قد وفقا لان يوضحا ايضاحا دائما موضوعا احاطته الاساطير والتكهنات والحسابات المخلطة بالغموض . ولقد تحول الاخوان ، اللذان بدأ مهمتهما ، وليس لديهما سوى عقول طيبة ، وايادٍ ماهرة وعزم صادق ، تحولا الى مهندسين وعالمين نظريين في علوم الطيران ، يتمتعان بمكانة مرموقة . وقاما باعمال رائدة في حل المشاكل مثل التحكم في الاجنحة في هواء مضطرب ، وتصميم المراوح ذات الكفاية العالية . وحققا فتحا علميا في تحديد تأثير الرياح الرافع على الاجنحة المقوسة . والاسطورة السائدة بين الناس هي ان ولبور واورفيل رايت كانا صانعين ملهمين هيء لهما التوفيق . الا ان التاريخ يعرفهما كمفكرين غيرت افكارهما وجه العالم .

الكشف عن سر التحكم

عندما كان الاخوان يستعدان للقيام بالتجارب العملية عام ١٨٩٩ ، كانا قد قرأ بنهم ، ودرسا طيران الطيور . وكلما امعنا في القراءة ، كلما ازداد اقتناعهما بان العنصر الاساسي في الطيران هو التحكم ؛ اي الحفاظ على توازن الطائرة في الهواء المضطرب . ولاحظا ان الطيور السابحة تستعيد اتزانها عندما تدفع هبة ريح باحد اجنحتها الى اسفل ، عن طريق رفع زاوية هذا الجناح في اتجاه الريح ، وخفضها في الجناح الاخر . فكيف يمكن محاكاة هذا في مكنة ؟ لقد وجد ولبور الاجابة وهو يلهو بصندوق من الورق المقوى من الممكن رفع زاوية الاجنحة عن طريق التوائها لكي تواجه الريح بزوايا مختلفة على امتداد طولها . وفي تلك السنة بنى الاخوان رايت طائرة ورقية مزدوجة الاجنحة ، يمكن التواء اجنحتها عن طريق الاسلاك . ونجحت الطريقة ، وادخل الاخوان هذه الفكرة في الطائرات الشراعية الكبيرة عامي ١٩٠٠ و ١٩٠١ . لقد توصلا الى العامل الاساسي في التحكم ، واصبح الطيران المستمر ممكنا الان .

تطبيق الاسلوب العلمي

غادر الاخوان رايت كيتي هوك عام ١٩٠١ ، وامامهما مسألة اساسية لم يوفقا بعد الى حلها : لقد عجزت طائرتهما الشراعية عن احداث قوة الرفع التي توقعاها . لقد صمما اجنحتها طبقا للبيانات التي جمعها اوتو ليلنتال ، والتي اختبرها الالماني عن طريق خبرته الفعلية . الا ان خبرتهما قد اثبتت خطأها ، واصبح واضحا للاخوين ان السبيل الوحيد للحصول على بيانات موثوق في صحتها لا يتأتى الا عن طريق تجارب تجري في المعمل في ظروف خاضعة للتحكم . فقررا القيام بحساباتهما « لتحديد مقدار واتجاه الضغط الناشيء على سطوح مقوسة بواسطة الرياح ... عند سرعات مختلفة ، تحديدا دقيقا » .

ولقد صمما وبنيا لهذا الغرض نفقا هوائيا تدفع مروحة الهواء خلاله بسرعة ٤٠ الى ٥٠ كيلومترا في الساعة وركباه نماذج صغيرة لاجنحة من تصميمات مختلفة فوق موازين حساسة . وقاما بقياس القوى المؤثرة عليها . استطاع الاخوان رايت ، عن طريق توقيع النتائج على رسومات بيانية ، اكتشاف المقطع الامثل للجناح الذي يزيد من قوة الرفع . واصبح في امكانهما الان بناء اجنحة كبيرة لها اداء يمكن التنبؤ . وحررهما لجوزهما للاسباب العلمي هذا من الاعتماد اعتمادا كاملا على التجربة والخطأ . وامكن لاورفيل ان يقول انه — بحلول عام ١٩٠٢ — كان هو وولبور يعرفان عن الاسطح المقوسة « ما يفوق مائة مرة ما عرفه سابقوهما مجتمعين » .

على مشارف النصر

عندما عاد الاخوان رايت الى كيتي هوك عام ١٩٠٢ ، كانت معهما طائرة شراعية يعملان عن يقين انها ستولد قوة رفع كافية . الا انهما واجها عندئذ مشكلة غير متوقعة . فعندما يهبط جناح بفعل هبة ريح ويجري التواؤه لرفعه ، فانه كثيرا ما كان يعجز عن الصمود ، اذ ان الالتواء كان يزيد من مقاومة الجناح للهواء ، ويقلل من سرعته ، ويحرمه بهذا من الرفع وكانت الطائرة الشراعية تدور ، في نفس الوقت ، حول الجناح المنخفض وكانت زيادة الالتواء تزيد من حدة الدوران ، الذي يصبح غير خاضع للتحكم . فما الذي يمكن عمله ؟ لقد خمن اورفيل الجواب . واضاف ولبور اليه بدوره ، وذلك بربط دائرة تحكم الجناح بتلك الخاصة بالدفة ، فاصبح الطيار قادرا الان على تصحيح الدوران بيسر حسب رغبته عن طريق التواء الاجنحة ، وتحريك الدفة في حركة واحدة . ووصل الاخوان رايت عن طريق هذه التحسينات الكبيرة الى مشارف الطيران العملي ، ولم يصبح امامهما سوى اضافة محرك .

اول طائرة حقيقية

لم يعد تصميم طائرة مزودة بمحرك يمثل مشكلة الان للاخوين رايت . كما ان المحرك لم يواجههما بصعوبات غير عادية ، فعندما لم يجدا محركا مناسبا قاما بصنعه . الا ان المراوح كانت امرا محيرا . وادرك الاخوان امرا واضحا ، هو ان المروحة في حقيقتها جناح يتحرك في مسار لولبي ، وان بقيت طريقة عملها امرا غامضا بالنسبة لهما . وكتبا فيما بعد يقولان : « لقد بدا من المستحيل التعرف على ردود فعل الهواء على المروحة التي يسري الهواء حولها الى الخلف بينما هي تدور من جانب الى اخر ، وليس ثمة شيء يقف ساكنا في مكانه » . ومضت شهور عدة ولكنهما صمما ، وصنعا في النهاية مروحة عالية الكفاية ، واصبح كل شيء معدا للاختبار النهائي يوم ١٧ ديسمبر في كيتي هوك . وفي الساعة العاشرة والدقيقة الخامسة والثلاثين، صعد اورفيل الى مكان القيادة ، وتم فك حبل الامان ، وتحركت المركبة ببطء على القضبان ، قبل ان ترفع نفسها في الهواء كالطائر المتردد . وعلى حد قول ولبور : « لقد بدأ عهد الطيران اخيرا » .

على طريق الى الطيران العملي

لقد كانت في اليوم التاريخي في كيتي هوك نتائجه الحتمية ، الا وهي مزيد من العمل . لقد فقدت الطائرة لتسبق مخترعيها . وكان على الاخوين رايت ان يتعلما الان في تطويرها ، قبل ان يثبتا قيمة اختراعهما العملية. وبحلول عام ١٩٠٥ ، كانت الطائرة والطياران قد تحسنوا كثيرا . ودامت بعض تجارب الطيران لاكثر من نصف ساعة بالقرب من دايتون وانشغل الاخوان طوال عامين كاملين بمراسلات فاشلة مع وزارة الحرب ، في الوقت الذي اهتم فيه عدد من الحكومات الاجنبية بالامر . واخيرا بدأ اورفيل تجارب الطيران امام الضباط الاميركيين ، في الوقت الذي كان ولبور يطير في اوروبا . واشترى سلاح الاشارة طائرة بعد ذلك بعام . لقد خرج الطيران من مرحلة التجارب ، وبدأ الطيران العمل .

(تتمة الصفحة ١١)

ولكنهما اعادا عندئذ النظر في اعمال سابقيهم . وكتبا بعد ذلك قائلين: « لقد رأينا ان الحسابات التي بنيت على اساسها كل المكنات الطائرة غير موثوق فيها ، وان الجميع ، بكل بساطة ، يتخبطون في ظلام دامس . ولقد بدأنا بثقة مطلقة في البيانات العلمية الموجودة الا اننا اضطررنا الى التشكك في صحتها ، الواحدة بعد الاخرى ، حتى طرحناها كلها جانبا بعد عامين من التجارب ... لقد كان الصواب والخطأ متشابكين تشابكا كبيرا في كل منها بحيث يصعب التمييز بينهما »

وعندما عادا الى دايتون صنعا نفقا هوائيا خاصا بهما ، واجريا التجارب على عدد من اشكال الاجنحة المختلفة ، منفردة وفي ازواج وثلاثيات . وقادتهما هذه التجارب الى نتيجة هامة ، هي ان في قدرتهما بناء جناح اعلى كفاية ، واكثر استقرارا ، باستخدام انحناء اقل في سطحه ، مع زيادة النسبة بين باع الجناح وعرضه . وادخلت هذه النتيجة مع طريقة التواء الاجنحة والنتائج الاخرى التي توصلا اليها في تصميم طائرتهما الشراعية الثالثة ، والتي كانت مزدوجة الاجنحة ، بباع قدره ١٠ امتار .

وقام الاخوان ، في تلال كيل ديفيل بالقرب من كيتي هوك ، بحوالي ١٠٠٠ طيران بطائرتهما الشراعية رقم ٣ في فترة ٣٩ يوما فقط ، خلال سبتمبر واكتوبر عام ١٩٠٢ . وكانت التجارب ناجحة تماما ، فقد عثرا على طريقة لمواجهة مشاكل الاستقرار والتحكم ، وكانا مستعدين الان للخطوة الكبيرة ، الا وهي استخدام المحركات .

وصمم الاخوان رايت ، على اساس تقديرهما لاحتياجات القدرة ، محركا خاصا بهما ، قاما بصنعه . ولم يزد وزنه على ٨٢ كيلوغراما ، في الوقت الذي كان يولد فيه ١٢ حصانا . ولا تقل المراوح في اهميتها عن المحرك . فقد توصل الاخوان رايت ، بعد كثير من الدراسة والبحث ، الى انتاج مروحة كانت ارياشها نفسها اسطحا هوائية تشبه الاجنحة من وجهة النظر الايروديناميكية . ولم تكن كفاية المراوح العالية بأقل اهمية في تحقيق نجاحهما التالي ، من تصميماتهما الايروديناميكية ، وتصميم المحرك .

وبنيت اول طائرة مزودة بمحرك من صنع الاخوان رايت في صيف عام ١٩٠٣ . وكانت مزدوجة الاجنحة ، طول باعها ١٢ مترا ، ويبلغ وزنها ٢٧٥ كيلوغراما . وكانت مروحتاها تداران بوساطة عجلات مسننة ، من النوع المستعمل في الدراجات ، ومتصلتان بمحور المحرك بوساطة جنازير . وكانت « الطائرة » ، كما سمياها فيما بعد، تتكيء عند اطلاقها على مركبة صغيرة ذات عجلات، تجري فوق قضبان خشبية للاطلاق . ونقلت الطائرة مفككة الى معسكر الاخوين رايت في تلال كيل ديفيل في سبتمبر عام ١٩٠٣ .

وفي النهاية قام ولبور ، الذي واتاه الحظ عند اختيار ايهما لبدء التجارب، بالمحاولة الاولى يوم ١٤ كانون الاول. وتحركت الطائرة على قضبان الاطلاق، وارتفعت فترة قصيرة ، ثم انخفضت سرعتها عن سرعة الطيران ، وسقطت على الشاطيء الرملي . واعترف ولبور، الذي لم يصب باذى ، بانه هو الملوم ، وليست الطائرة .

١٧ كانون الاول عام ١٩٠٣

ولم تصب الطائرة باضرار طفيفة ، وكانت معدة لتجربة طيران . اخرى بعد ذلك بثلاثة ايام . وكان هذا دور اورفيل . وتركت الطائرة المركبة التي تستند اليها بعد ان جرت مسافة قصيرة على القضبان ، وترنحت مسافة ٣٦،٥ متر فوق رمال تلال كيل ديفيل . وقال اورفيل « ان هذا الطيران لم يدم سوى ١٢ ثانية ، الا انه كان على الرغم من ذلك اول طيران في تاريخ العالم رفعت فيه طائرة تحمل رجلا نفسها في الهواء، معتمدة على قدرتها الذاتية ، وسحبت الى الامام دون تناقص في سرعتها ، وهبطت اخيرا في نقطة لا يقل ارتفاعها عن ارتفاع تلك التي بدات منها » .

واجريت تجارب ثلاث اخرى في ذلك اليوم ، تناوب الاخوان فيها قيادة الطائرة ، وتسجل كل واحد منهما رقما قياسيا جديدا في طول فترة الطيران باستخدام محرك .

التجربة الاخيرة طائرا لمدة ٥٩ ثانية ، قطع خلالها ٢٦٠ مترا .

وبهذا تحقق حلم الانسان القديم . لقد حاول الكثيرون تحقيقه . ونجح الاخوان رايت في ذلك .

(عن مجموعة مكتبة « لايف » العلمية)

المنطاد.. رحلته بدأت عام ١٧٨٢

يوجد في مكتب احد صانعي الطائرات رسم يوضح المعركة الابدية في التوفيق بين الاعتبارات المتعارضة ، والتي هي خلاصة عملية تصميم الطائرات . وبين الرسم بطريقة كاريكاتورية الطائرة النموذجية كما يراها كل واحد من اخصائيي التصميم العديدين .

فلاخصائي الديناميكا الهوائية مثلا يراها على شكل مركبة مشدودة الانسيابية ، لها اجنحة في نحافة الموسى ، وجسم كحد السكين ، وبلا اي نتوء يزيد مقاومتها للهواء . ويسمح اخصائي المحرك على مضض بكابينة طيار صغيرة ، الا ان بقية الطائرة في تصميمه عبارة عن محرك ضخم . اما بالنسبة للمهندس الانساني ، فالطائرة مجرد زوج من الاعصاب على شكل حرف ! لها من المتانة ما يسمح لها بتحمل طرقات جهاز لدق الاساسات . ويزحم اخصائي الملاحة سطحها الخارجي بتشكيلة من الهوائيات ، ومركز الاهتمام في تصميمه، كابينة هائلة زاخرة بكل نوع يمكن تصوره من الاجهزة .

ولا تعدو هذه الدعاية اكثر من المبالغة في وجهات نظر احصائيي التصميم الذين معر لهم من الحياة وسط التنازلات ، الا انها تؤكد ايضا امرا هاما ، هو انه لا بد للطائرة ، لو اريد لها ان تقوم بوظيفة مفيدة ، من ان تصمم على انها منظومة متكاملة ، وليست مجرد جمع من الاجزاء ، لا تعمل بكفاية الا اذا عملت وحدها . ولا بد ان يأخذ مشروع التصميم النهائي في الاعتبار ، التفاعل بين اربعة امور اساسية وجوهرية في تصميم الطائرات : هي الديناميكا الهوائية ، والدفع ، والهيكل ، والتحكم .

وستسمح جوهريات التصميم هذه ، اذا ما احسن تنسيقها في طائرة بان تتغلب على الجاذبية ، وأن تطير . الا ان الطيران في مركبة مجنحة — بمحرك او بدونه — ليس هو السبيل الوحيد الذي يستخدمه الانسان للارتفاع عن سطح الارض . فلقد كان الافلات من الجاذبية الارضية يتحقق ، قبل بناء اول طائرات يمكن تطيرها ، بوساطة بالونات اخف من الهواء . واليوم والطائرات النفاثة الاسرع والاقوى ترحم الممرات الجوية ، يطلق علماء الفضاء الصواريخ للتغلب على فعل الجاذبية بالقوة الغاشمة ، التي تولد ببساطة قوة دفع الى أعلى ، تفوق وزن المركبة باسرها .

الا ان طفو البالونات كان هو اول من جعل من حلم الطيران حقيقة واقعة. ولقد اصبحت الاكياس الكبيرة القادرة على حمل الانسان امرا ممكنا ، بعد اكتشاف خفة وزن غاز الايدروجين عن وزن الهواء في اواخر القرن الثامن عشر . وحوالي عام ١٧٦٦ ملأ العالم البريطاني الشهير هنري كافنديش بالونا صغيرا بغاز الايدروجين الذي اسماه نوعا من الهواء « الحــراق » او « الصناعي » واكتشف ان وزن البالون قد نقص .

ولم تكن هذه التجربة سوى ظاهرة في الطبيعيات بالنسبة لكافنديش ، ولم يبحث أمر تطبيقاتها في الطيرانيات . ويرجع الفضل في تسخير قــدرات الايدروجين على الرفع لتحقيق الطيران بعد ذلك بسبعة عشر عاما ، الى عالم اخر هو جاك شارل ، الا ان اول تطبيق عملي لطفو البالونات قام به الاخوة مونجولفيه الفرنسيون .

ولقد تكرر سرد قصة دخــول آل مونجولفيه في ميدان البالونات مرات كثيرة ، بحيث اصبح من العسير التفرقة بين الحقيقة والخيال في هذا الشأن . واكثر الروايات شيوعا ، هي ان الاخ جوزيف كان يحدق في تراخ في مدفأة منزله في احدى امسيات عام ١٧٨٢ ملاحظا الدخان وهو يلتف بكسل صاعدا في المدخنة . وتقول الرواية ان جوزيف استعار قطعة من الحرير من خادمته ، وشكلها على هيئة كيس مفتوح القاع. وامسك بها فوق النار ، وتركها حتــى امتلأت بالهواء الساخن والدخــان . وعندما اطلق الكيس صعد الى سقف الغرفة .

عرض خاص لبالــون :

وقام الاخوة مونجولفيه ، بعـــد نجاحهما الاول ، بتجارب اخرى اكثر طموحا ، مستخدمين فيها بالونات اكبر. واطلقا بعد ذلك بستة اشهر ، وباستخدام نار اسفلوها في الهواء كمصدر للحرارة بالونا ارتفع الى اكثر من ميل قليلا ، امام جمع غفير من المشاهدين .

وبلغت انباء تجارب آل مونجولفيه في تطيير البالونات مسامع الملك لويس السادس عشر ، الذي امر باقامة عرض خاص في حدائق سراي فرساي . وصنع الاخوة بالونا خاصا لهذه المناسبة ، وزينوه بعناية كبيرة . وقرروا ، زيادة في جعل التجربة جذابة ، التعرف على ما اذا كانت الحيوانات قادرة على ان تحيا في الهواء العلوي ، واطلقا في التاسع عشر من ايلول عام ١٧٨٣ خروفا وبطة وديكا في سلة على شكل حوض معلقة في اسفل البالون . ودام الطيران ثماني دقائق ، قطع البالون خلالهــا كيلومترين ونصفا . ولــم يبد على الحيوانات المسافرة اي اثر سيء عند هبوطها ، وانكب آل مونجولفيه بعد ذلك مباشرة على بناء بالون يحمــل رجالا .

وكان النموذج الجديد مزودا بموقد خاص به يحمله معه في الهواء لتحقيق طيران مستمر . واستغرق اعــداد البالون شهرين ، واجريت تجارب عدة عليه ، وهو معد الى الارض ، واخيرا قرروا ان كل شيء معد للتجربـــة الكاملة .

وانتشرت انباء الطيران المزمع القيام به في فرنسا كلها ، واثارت اهتمامــا كبيرا . واهتم الملك لويس به اهتماما نشطا ، وبلغ به الامر الى حد تقديم مجرمين محكوم عليهما لاستخدامهمــا كراكبين. واثار هذا غضب جان فرانسوا بيلاتر دوروزييه عالم التاريخ الشاب ، واحد المتحمسين للبالونات .

وصاح غاضبا : « هل ينال المجرمون الادنياء شرف الصعود الى السماء لاول مرة ؟ ساذهب انا بنفسي " .

وفي يوم ٢١ نوفمبر عام ١٧٨٣ وامام جمع من المشاهدين تجمعوا هاتفين في حدائق احد قصور باريس ، صعـــد روزييه ومعه متطوع اخر ، هو مركيز ارلاند في « المقصورة » المزينة بالاعلام والمثبتة في قاعدة البالون . ورفعــت المراسي وبدأ البالون الكبير في الصعود.

وصعد البالون ببطء شديد في البداية، وبدأ روزييه في تذكية النار بالقش ، واخذ البالون يصعد بسرعة اكبر ، الا ان عدة حرائق صغيرة اندلعت في نفس الوقت في نسيجه الخارجي ، وطفق الطياران يعدوان حـــول المقصورة مستخدمين اسفنجات مبللة لاطفـــاء اللهب .

وبمجرد اطفاء النيران ، كانت بقية الرحلة متعة خالصة ، سبح البالــون بهما فوق اسطح منازل باريس لمدة ٢٥ دقيقة ، قبل أن يهبط بسلام على بعـــد ثمانية كيلومترات ونصف . ولاول مــرة في تاريخ العالم ، حقق الانسان طيرانا طليقا .

وجاء طيران الانسان الثاني بعد تجربة مونجولفيه بعشرة ايام . وفي هذه المرة شهد حوالي ٤٠٠،٠٠٠ فرنسي تحت سماء باريس نصبها عالم الطبيعيـــات الرائد جـــاك شارل ورفيقـــا لــــه بطيران لمدة ساعتـــين قطعـــا خلالها ٤٥ كيلومترا في بالون مملـــوء بالايدروجين . وهبطا بسلام ، الا ان رفيق شارل قد خفف بهبوطه مـــن « الجندول » المتدلي تحت البالون من وزنه ، وسبح البالون وفيه شارل مرة اخرى في الهواء . واصبح شارل بهذا، بدون سابق ترتيب ، اول رجل يقوم بطيران انفرادي . وكان الظلام قـد حل عندئذ ، وصعد البالون الى ارتفاع قياسي قدره ٢٧٥٠ مترا . وعندما عاد شارل الى الارض، كان قد قاسى كثيرا، حتى انه اقسم الا تطأ قدمه بالونــا اخر أبدا .

واجتاح جنون البالونات اوروبا كلها، على الرغم من عزوف شارل عنها . وسرعان ما اصبح هناك طيارو بالونات محترفون يقومون بطيرانات استعراضية، بل كان من بينهم رجل صعد الى السماء وهو يمتطي صهوة جواده ، الذي وقف على منصة تحت كيس الغاز .

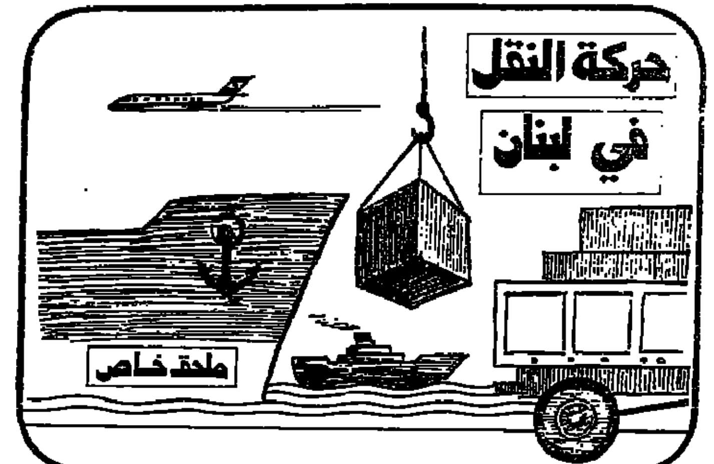
ولما كانت البالونات فريسة لاهواء الرياح المتقلبة ، فقد ادرك حتى طيارو البالونات الاول ، ضرورة وجود نـــوع من قوة الدفع فيها . وجريت القلابـــات والمجانيف والقلوع ، واقتـــرح أحـــد النظريين استخدام اسراب من الطيـــور المطهمة . الا ان الطيران الحقيقي بمحرك لم يأت الا عندما زاوج الانسان عام ١٨٥٢ بين المحرك البخاري والبالون .

لعصر بأسره نهاية مأساوية

وصل البالون المزود بمحرك الــى ذروة تطوره ابتداء من عام ١٩١٠ ، عندما افتتحت المانيا خدمة تجاريـــة باستخدام البالونات . وانضم الــى هذا الاسطول فيما بعد البالون جراف تسيلين البالغ طوله ٢٣٦ مترا.وسمي على اسم الكونت فرديناند فون تسيلين، ابو المنطاد الجامد . وكان البالـــون مشيدا حول اطار متين ، شأنه في هذا شأن سابقيه . وقام البالون جراف تسيلين بعدد من الرحلات الناجحة من بلده الى البحر المتوسط وامريكـــا الشمالية والجنوبية . وفي عام ١٩٣٦، سيرت الحكومة الالمانية منطادا اخر من نوع تسيلين اكبر حجما وابعد عن سابقيه ، هو المنطاد هيندينبورج الذي كان مملوءا هو الاخر بغاز الايدروجين. وكان المنطاد هيندينبورج الذي بـــدأ استخدامه في مارس عام ١٩٣٦ ، اخر صيحة في عالم السفر الفاخر . وكانت به قمرات تتسع كل منها لراكبين ، ومياه جارية ساخنة وباردة ، وصالة

— البقية على الصفحة ١٤ —

النقل المشترك في بيروت
الخسائر تبلغ ٩ ملايين ليرة سنويا



وضع النقل المشترك في بيروت لا يزال دون المستوى المطلوب ، رغم الاوتوبيسات التي وهبتها الحكومة الفرنسية الى لبنان .

وقد عالجت دراسة رسمية هذا الموضوع معددة الاسباب ومقترحة الحلول .

قالت الدراسة ان النقل المشترك لبيروت وضواحيها كان يشكو قبل اشتعال نيران الحرب من نقاط خلل اساسية حالت دون تأديته المهمة الملقاة على عاتقه اللهم الا بصعوبة فائقة . وقد دلت المعطيات الاحصائية ان معدل الركاب الذين كانت تقلهم سيارات التاكسي سنويا يبلغ ٥ اضعاف عدد الركاب المتنقلين بسيارات النقل المشترك . هذا في اقل تقدير .

. اما وقد اندلعت الحرب فمن المؤكد ان هذه النسبة قد زادت ، وزاد معها تقصير النقل المشترك عن القيام بمهمته بشكل ملحوظ الامر الذي يدفعنا الى التساؤل عما اذا كان النقل المشترك لا يزال بشكل بوضعه الحالي ، اداة صالحة قادرة على القيام بمستلزمات النقل ضمن العاصمة وضواحيها . فلكي يمكن الاجابة على هذه التساؤلات وعلى سواها لا بد من تفحص موضوعي لاوضاع هذا المرفق الحيوي قبل وبعد الحرب .

وضع المصلحة قبل الحرب

وقد بلغ عدد الاوتوبيسات التي اشترتها مصلحة النقل المشترك سنة ١٩٦٤ اي حين تأسيسها حوالي ١٥٠ اوتوبيسا من نوع « سافييم » الا ان ٨٠ منها فقط ، كانت تدخل في الخدمة الفعلية وقد توزعت شبكة عملها على ٨ خطوط . ولقد ثبت ان استعمال هذا النوع من الاوتوبيسات في قلب العاصمة لا يعود بكبير فائدة اذ اظهرت عدم تكيف او عدم تناسب مع واقع شوارعها الضيقة والمتعرجة ، فزادت ازمة السير فيها تعقيدا على تعقيد .

الا ان فائدتها تتأكد في حال استعمالها ضمن الشرايين الكبرى للمدينة منجهة وفي حال استعمالها لربط العاصمة بالضواحي من جهة اخرى . وباختصار فان وضع المصلحة قبل حرب السنتين يتلخص كما يلي :

عدد الموظفين الاجمالي ١٠٠٠ تقريبا
المرآب ١٥٠ اوتوبيسا
عدد الركاب في السنة ٣٣ مليون تقريبا .
الخسارة السنوية من ٨ الى ٩ ملايين ليرة .

وضع المصلحة بعد الحرب

يبدو ان الحرب قد أتت على القسم الاكبر من سيارات المصلحة ، فمنها ما تعطل ومنها ما تحطم بفعل القصف ، ومنها ما استعمل كحواجز بحيث لم يبق منها سوى ٥٠ اوتوبيسا تصلح للاستعمال .

وعندما اعادت المصلحة تسيير البقية الباقية من اوتوبيساتها كان ذلك تدعيما للاستقرار في البلد . هذا وان حصول المصلحة على ٥٠ اوتوبيسا من نوع « برلييه » كتقدمة من الحكومةالفرنسية لم يسد حاجتها بعد ، اذ انه من المنوي انشاء خطوط جديدة في مختلف الضواحي (الدكوانة ، جل الديب..) الى جانب تعزيز الخطوط القديمة بالطبع . ولهذا فقد برزت الحاجة الى شراء المزيد من السيارات لحساب المصلحة وبالفعل فقد رصدت الحكومة اللبنانية اعتمادا بـ ٤٥ لبون ليرة لشراء ٢٢٠ اوتوبيسا جديدا .

واقع المصلحة

وبعد استعراض وضع هذا المرفق الحيوي بخطوطه العريضة ، يجدر التساؤل عما اذا كانت صفقة البيع هذه ستساهم في خلق مصلحة ذات فعالية اكيدة ام انها تبقى من غير طائل الا في حال اقترانها وتلازمها باجراءات تحدث تغيرا جذريا بوضع المصلحة ؟

وهناك ميل الى القول بان مجرد شراء الصفقة المذكورة ليس كافيا لتحسين وضع المصلحة اذا لم ترافقه تبديلات جذرية فيها وذلك لاسباب متعددة منها ما هو خارجي ومنها ما هو داخلي .

الاسباب الخارجية

ـ منافسة سيارات التاكسيوعددها التقديري من ٨ الى ٩٠٠٠ في بيروت .

ـ مدينةبيروت بسكانها الـ ٨٠٠٠٠٠ الف والتي تبلغ مساحتها ما بين ٢٠ و٢٥ كلم٢ . فشوارعها الضيقة وسيرها المكثف والفوضوي لا تتناسب اطلاقا مع اوتوبيسات « السافيم » الضخمة الحجم .

ـ ضعف التنسيق بين الادارات .

الاسباب الداخلية

ـ الخطوط الثمانية التي تشكل ميدان عمل المصلحة هي في الغالب خطوط الترامواي اي انها لم تكن وليدة الدراسة والتخطيط .

ـ عدم انتظام اوقات الاوتوبيسات لان تنقلاتها تبقى مرتهنة الى حد بعيد بمد السير وجزره .

ـ ان محركات هذا النوع من الاوتوبيسات هو مصدر حرارة شديدة وعلى الاخص في ايام الصيف الامر الذي يضايق الركاب ويسبب بالتالي للسائقين امراضا شتى ـ فضلا عن ان مقاعد السائقين غير المدروسة تكون سببا في احداث التواءات في العمود الفقري .

ـ نظام الرواتب سبب اساسي هو ايضا في المشكل ـ اذ ان عاملا له ٤٠ سنة اقدمية ولو كان غير اختصاصي يتقاضى راتبا يوازي ٣ اضعاف راتب اختصاصي له ١٠ سنوات اقدمية (١٥٦٠ مقابل ٥٥٠ هذا قبل تعديل سلسلة الرواتب) لكن لا بأس من ذكر الرقم لابراز مدى التفاوت ولاظهار ان هذه الرواتب لا ترتكز على اساس مدروس .

ـ الجسم العامل.فمصلحة النقل المشترك هي وريثة شركة الترامواي وقد اضطرت حين انشائها الى ابقاء السواد الاعظم من العاملين في الشركة وبهذه الطريقة اصبحت تضم ٢٢٣ عاملا لخدمة ١٥٠ اوتوبيسا ليس بينهم سوى ٣٠ اختصاصيا .

وقد دلت الدراسات التي اجريت على وضع المصلحة بان عدد السائقين قد تناقص من ٣٥٠ الى ٢٥٩ وان عدد المضيفين او الموظفين المكلفين باستقبال الركاب قد تناقص هو بدوره من ٣٦٩ الى ٢٨٤ .

كما دلت الدراسات على ان معدل التغيب سنة ١٩٧٤ كان مرتفعا جدا وهذا ما يبينه الجدول الآتي :

تغيب لاسباب مرضية ٥٦ يوما .
تغيب لاسباب شخصية ١٠ ايام .
تغيب بسبب الحوادث ٧ ايام .

زد على ذلك ايام العطل الرسمية يتبين لك ان السائق لا يعمل سوى ١٨٠ يوما في السنة .

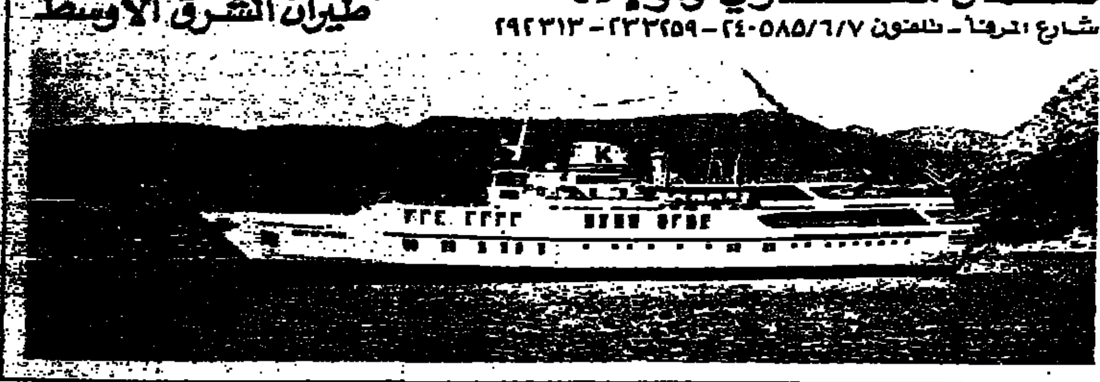
وهكذا يبدو مستقبل المصلحة ليس مرتبطا فقط بتطوير الوسائل التقنية وشراء السيارات الجديدة ، فالف شخص يشكلون عددا كافيا لتسيير ٢٥٠ اوتوبيسا . هذا على المستوى النظري . انما الواقع العملي يثبت انه لبلوغ هذا الهدف يتوجب احداث تغيرات جذرية في وضع المصلحة ككل .

(تتمة الصفحة ١٣)

للطعام ، ومشرب وبهو به بيانو من النوع الكبير ، وطرقات للتنزه التقليدي، الذي يقوم به المسافر عبر المحيط على سطح البواخر . وكان يتسع لاثنين وسبعين راكبا .

وقام هيندينبورج خلال حياته التي دامت ١٤ شهرا بثلاث وستين رحلة ، منها ٣٧ عبر الاطلنطي ، من بينها ٢١ من المانيا الى الولايات المتحدة . وفي يوم ٦ مايو عام ١٩٣٧، كان هيندينبورج يتأهب للرسو في ليكهرست بولاية نيوجيرسي ، بعد رحلته الاولى الى امريكا الشمالية ذلك العام . وظهرت السنة اللهيب فجاة امام زعنفته الرأسية العليا أمام جمهور المشاهدين المذعورين. وفي ثوان قليلة ، كانت النيران قد امتدت من مقدمته الى مؤخرته ، وهوى التسيلين الكبير ببطء نحو الارض كتلة من الانقاض المشتعلة . ولم يعرف سبب الحريق ابدا على وجه التحقيق ، الا ان الرأي السائد كان هو ان الايدروجين المتسرب اشتعل بفعل الكهرباء الجوية . وأنهى مصرع ستة وثلاثين شخصا في هذا الحادث حياة منطاد الايدروجين .







رسالتان من البابا — تتمة

القسيس ثم يتوجه الى زغرتا لمقابلة الرئيس فرنجية .

جولة وزير الداخلية

وبعد الاجتماع بالرئيس شمعون الذي استمر من السابعة مساء حتى التاسعة دار مع وزير الداخلية الحوار التالي:

● قمتم اليوم (امس) بنشاط بارز، فزرتم صباحا الشيخ بيار الجميل ، والان الرئيس شمعون ، فما هي طبيعة النشاط ؟

□ واضح في هذه الظروف التي تمر بها البلاد والتوتر الحاصل في بعض المناطق ، وأتصور أن من واجبات وزير الداخلية ان يقوم ببعض الاتصالات لترطيب الاجواء ومنع المضاعفات. وحتى الان لست من خلال تحركاتي كل تجاوب ورغبة من الجميع بعدم تضخيم الامور وانه في النهاية اذا تضخمت الامور ، فان ذلك حسب اعتقادي سيدفع البلد الثمن ، والبلد لم يعد يستطيع أن يدفع اكثر .

وباتصالي مع الشيخ بيار اليوم (امس) وزيارتي لفخامة الرئيس شمعون لقيت تجاوبا تاما ، وأتامل كمسؤول عن الامن ان لا تذهب مساعي سدى وان تلاقي نتيجة . وانا لا اقطع الامل وان شاء الله نصل الى نتيجة .

في زغرتا اليوم

● هل ستزور الرئيس فرنجية من ضمن هذه المساعي ؟

□ نعم غدا (اليوم) بعد الظهر سأزوره ، وصباحا سأجتمع من الاباتي شربل القسيس .

● متى ؟

□ الساعة التاسعة صباحا .

● وزيارة الرئيس فرنجية ؟

□ سأترك بيروت بعد الظهر بعد ان انهي اعمالي ، وامل ان ارى الرئيس فرنجية بعد الظهر .

● هل تستطيع القول ان الجيش وقوى الامن الداخلي سيتسلمان الامن قريبا في الشمال ؟

□ كما تذكرون بعد الاجتماع الامني الذي عقد امس في القصر الجمهوري على مستوى عال ، كلفت اجهزة الامن من جيش وردع وقوى امن وامن عام ، وضع دراسة عن امكانية التحرك السريع والمكثف لتثبيت الامن في المناطق التي تشهد بعض التوتر ولم نتلق بعد التقارير عن نتائج اجتماعاتهم ، واين سينزلون . هذا موضوع نتركه لتقرير العسكريين .

واضاف ردا على سؤال : كلنا مستعجلون خصوصا السلطة لتثبيت اقدامها .

ورفض وزير الداخلية تحديد وقت لذلك .

وقال : قناعتي قديمة ولا زالت : لا يمكن ان يكون هناك بديل عن الدولة مهما قويت الاحزاب او المنظمات او الافراد او الزعامات او العائلات،ففي النهاية لا بديل عن الدولة ويجب ان تنصب جهودنا جميعا نحو هذا الهدف .

تصريح شمعون

وقال الرئيس شمعون : ان زيارة وزير الداخلية تدخل في نطاق البحث في الوضع الامني وتركز بحثنا على ضرورة استتباب الامن وتحريك القضاء ومباشرة المحاكم القيام بواجباتها العدلية .

● هل قدم لكم وزير الداخلية مقترحات معينة ؟

□ كلا انما البحث تركز على بعض المقترحات التي تم درسها في جلسة مجلس الوزراء امس الاول وأبديت رأيي بضرورة معالجة الوضع الامني بسرعة وتحريك عجلة القضاء والعدلية .

ولذلك يتوجب على جميع القطاعات الامنية والعدلية ان تتحرك وكل قاض لا يقوم بواجباته يجب ان يحال فورا على المجلس التاديبي . من هذا المنطلق كان بحثنا مع وزير الداخلية وتمنينا له النجاح في مهمته .

بيان القيادة في زغرتا

هذا ، تعليقا على رسالة الرئيس الياس سركيس الى اللبنانيين اصدرت القيادة السياسية العليا في زغرتا الزاوية مساء امس البيان التالي :

نحن امام الدولة وليس وراءها في كل خطوة وتدبير تتخذه لبسط سلطتها وسيادتها على كامل الارض اللبنانية لاننا لن نسمح لاحد لان يحل محل الدولة ومن خطنا السياسي الاساسي دعم الشرعية لمنع تقسيم لبنان الذي يعمل له اعداء لبنان بايحاء من عدو لبنان .

التواقيع الاب سمعان الدويهي ، رينه معوض ، سيمون بوتس ، سليم كرم ، روبير فرنجيه .

مسؤول اميركي — تتمة

سلميا . وفي الحقيقة ، فهذا كل ما استطيع ان اقوله .

دعوة سركيس لزيارة واشنطن

● هل وجهتم دعوة الى الرئيس سركيس لزيارة واشنطن ؟

□ لا اظن ذلك ..

● هل فكرتم في دعوته ؟

□ اعتقد أن ذلك كان قيد البحث ، وفكرنا في دعوته ..

● من فكر بذلك .. البيت الابيض ام وزارة الخارجية ؟

□ الاثنان معا . ولكني لا اعتقد انه يوجد الان اي قرار نهائي بصدد توجيه الدعوة في هذا الوقت بالذات.

● هل اخفقت عملية السلام بالنسبة الى المفاوضات بين مصر واسرائيل ؟

□ لا اعتقد ان عملية السلام قد تعثرت بشكل نهائي . لقد سبق للوزير فانس ان اعلن عن وجود خلافات في الموقف بين واشنطن وتل ابيب حول بعض القضايا . ولكنه قال ايضا انه يريد ان يوضح انه بالرغم من التباين في وجهات النظر بيننا وبين اسرائيل ، فان الولايات المتحدة لا تزال متمسكة بتعهدها في الحفاظ على امن اسرائيل .

واعتبر انهذا التصريح يوضح موقفنا اليوم .

مواجهة غير متوقعة

● بعد فشل المحادثات الاخيرة بين الرئيس كارتر وبيغن ، وقرار الادارة الاميركية بيع الطائرات الحربية الى السعودية ومصر واسرائيل ، رددت الصحف هنا انباء عن مواجهة بين اللوبي اليهودي وادارة الرئيس الاميركي .. فما هو رأيك ؟

□ لا اعتقد بوجود حملة ضد ادارة الرئيس كارتر . ولكني اعلم ، كما يعلم الجميع ، انه يوجد اصدقاء كثيرون لاسرائيل في الولايات المتحدة . كما ان اليهود الاميركيين مهتمون جدا ، ومنذ زمن طويل ، بكل ما يتعلق بمستقبل اسرائيل . ولا يترددا هؤلاء في التعبير عن ارائهم . ولكنهم، في معظم الوقت ، يفعلون ذلك بشكل بناء .

ولكني لا اعتقد بوجود حملة ضد ادارة الرئيس كارتر . ان الذي حصل هو ان اليهود في الولايات المتحدة ، واصدقاء اخرين لاسرائيل في هذه البلاد ، جاهروا بارائهم واهتماماتهم بالنسبة لاسرائيل .

كأس العالم — تتمة

المنتخبين فازا حتى الان بخمس من بطولات كأس العالم العشر .

وكانت البرازيل قد توقعت بلوغ المباراة النهائية لكأس العالم بعد تغلبها على بولندا بثلاثة اهداف مقابل هدف واحد . لكن فوز الارجنتين الساحق انزلها الى المرتبة الثانية .

اما ايطاليا فقد اصيبت بنكبة مماثلة .

فبعد ان كانت متفوقة في الشوط الاول ومسيطرة على اللعب ، انقلب الموقف رأسا على عقب في الشوط الثاني وسجلت هولندا هدفين ضمنا لها المركز الاول .

وقد اتهم انزو بيرزوت ، المدرب الايطالي ، حكم المباراة بالتحيز واللاعبين الهولنديين باعتماد اللعب الخشن لتحطيم لاعبيه .

الحزن كان امس مسيطرا في مقر المنتخب الايطالي الذي كان فشله في بلوغ المباراة النهائية صدمة عنيفة . وكذلك الامر بالنسبة للبرازيل . فكلا العملاقين لا ترضيه جائزة صغيرة لا تتناسب مع تاريخه العريق .

المباراة الحقيقة على كاس العالم

واضاف بيرزوت « ان مباراة اليوم هي المباراة النهائية « الحقيقية » على كاس العالم لا مباراة الاحد » .

فهذه المباراة ستكون مباراة الثأر لايطاليا التي هزمتها للبرازيل في نهائي كاس العالم عام ١٩٧٠ باربعة اهداف مقابل هدف واحد .

وان كانت البرازيل لم تمن باية هزيمة في بطولة كاس العالم الحالية . فان ايطاليا كانت افضل مستوى حتى خسارتها الاخيرة امام منتخب هولندا .

ومنتخب البرازيل سبب لبلاده ازمة عنيفة حين هدد بالخروج من كاس العالم لو لم تجر بعض التعديلات في صفوف اللاعبين .

ولن يتمكن ماركو تارديللي وروميو بينيتي من خط الوسط الايطالي من اللعب بسبب تلقيهما انذارين . ولم يعرف بعد ما اذا كان مورو بيلوجي قد شفي نهائيا لذلك فقد يستعان باللاعب جيانكارلو انطونيوني .

اما كوتينهو فلديه خمسة لاعبين مصابين هم روبرتو وزيكو وجيل وسيريزو وتونينهو . والارجح ان المنتخب الايطالي سيتالف من : دينوزوف وكلوديو جنتيل ومورو بيلوجي وغايتانو سيريا وانطونيو كابريني ريناتو زاكاريللي وبياتكارلو انطونيوني وروبرتو بيتيغا وفرانكو كوزيو وباولو روسي وفرانسيسكو غرازياني .

اما المنتخب البرازيلي فسيضم ليلو وتونينهو واوسكار وآما رال ونيلينهو وروبرتو وباتيستا وسيريزو وديرسو وجورج مندونكا وريناللدو وجيل .

حكم المباراة

واختير الحكم الايطالي سيرجيو غونيللا لقيادة المباراة النهائية لكاس العالم غدا الاحد بين هولندا والارجنتين. وسيعاونه الحكم ايريك لينماير (النمسا) ورامون باريتو (الاوروغواي) .

يد الرئيس — تتمة

فانتصار اللبنانيين على ذواتهم هو انتصار لبلادهم . والانتصار على الذات يبدأ بالتغلب على منطق الحرب وكلام الحرب . فالحرب تنتهي حينما نريد نحن ، والوطن يصبح منيعا عندما نسيجه . واذا كان هناك من ظروف اقليمية خطيرة فان حدود تحركنا تبقى كبيرة ومن الواجب استغلالها كلها ، بل لعل الظروف الاقليمية كلها تتغير بفعل منا . فلبنان الموحد المتماسك الذي لا تنعكس عليه « المفارقات العربية » التي ذكرها الرئيس ، كفيل بأن يغير كل الخطط التي يضعها الاخرون . واذا لم يكن ذلك اهم ما استخلصناه من دروس الحرب فاننا لا نكون قد استخلصنا شيئا . فالمعادلة بسيطة وهي التالية : لو لم يكن لبنان حلقة ضعيفة لما تمكن البعض من العبث به ، وعندما يقوى يتهيب الاخرون قوته وقوته ليست الا في وحدته ، ووحدته لا تتجسد الا في دولته ، ودولته هي سلطته المركزية الواحدة والموحدة .

اما اذا استمر الحديث عن الظروف القائمة في المنطقة، والمنعكسة في اجزاء منها على لبنان ، فان هذه الظروف مرشحة لان تستمر . فازمة الشرق الاوسط هي الازمة الاولى اليوم في العالم ، وهي بما تتضمن من نزاع حالي بين اميركا واسرائيل بالذات ، ومن انقسام عربي ، ومن تبعثر القوى وتضعضعها وتصارعها ، ليست وشيكة الحل حتى نسمح لانفسنا بالمزيد من الانتظار . بل على العكس ان كل هذه المؤشرات يفترض ان تكون حافزا للسرعة ، والمجتمع الدولي ساعدنا قدر المستطاع .

يبقى اذا ما بامكاننا ان نحققه بايدينا ، وهو كثير . وما علينا الا ان نبدأ ، لا بل ان التاخير هو الذي اوصلنا الى ما وصلنا اليه . وبصرف النظر عن مسؤوليات الاطراف الداخلية في ذلك فان شعور الجميع اليوم ان تحمل الدولة لمسؤولياتها هو الحل الوحيد ومطالبتهم بذلك ، لدليل على ان الوقت قد حان . والفرصة هذه لن تضيع لان كل بديل اخر هو ضياع .

توقع اجتماع — تتمة

الاسرائيلية ان مثل هذا الاجتماع قد يعقد في لندن في الشهر القادم للبحث في امكان استئناف محادثات السلام المتوقفة .

وفي لندن قال مسؤولون في وزارة الخارجية البريطانية انه لم يتم الاتصال بهم حتى الان بشأن اي اجتماع .

وقد استاء المسؤولون الاسرائيليون مما وصفه احدهم بانه « سيل بيانات من واشنطن تعطي علامات لنا وللمصريين » .

القوات الدولية — تتمة

اشتباك في راشيا

وقالت وكالة « رويتر » ان سكان بلدة المطلة الاسرائيلية على الحدود مع لبنان ، ذكروا ان الجنود النروجيين في القوات الدولية خاضوا معركة امس الاول مع الفدائيين الفلسطينيين في منطقة راشيا في الجنوب اللبناني .

انتقلت الى رحمته تعالى المرحومة

ايلين الياس ملوك

(زوجة جورج ليون زكريان)

يحتفل بالصلاة لراحة نفسها ، الساعة الثالثة من بعد ظهر اليوم السبت في كنيسة سان فرنسوا للاباء الكبوشيين ، شارع الحمراء .

تقبل التعازي يومي الاحد والاثنين في ٢٥ و٢٦ الجاري في منزل الفقيدة الكائن في شارع المكحول ، ملك تسلمان دلال — قرب كنيسة سيدة النياح .

بمناسبة مرور اربعين يوما على وفاة المأسوف عليها

هند اسمر

(والدة عادل غرزوزي)

يقام يوم غد الاحد في ٢٥ حزيران ، الساعة الحادية عشرة والنصف صباحا ، قداس وجناز لراحة نفسها في كنيسة مار انطونيوس المارونية — الرميل .

يرجى اعتبار هذه النشرة اشعارا خاصا .

قداس وجناز

يقام قداس وجناز لراحة نفس المرحوم الرقيب الاول المتقاعد في الدرك

يوسف اسكندر شاهين

(من بلدة عين عطا)

وذلك يوم الاحد المصادف فيه ٢٥ حزيران الجاري ، الساعة التاسعة صباحا ، في كنيسة مار يوحنا الارثوذكسية في جديدة المتن .

فعائلة وذوو الفقيد يرجون الاهل والاصدقاء اعتبار هذه النشرة بمثابة دعوة خاصة .

قداس وجناز

بمناسبة مرور سنة على وفاة المأسوف على شبابه

جورج ديب السروجي

يقام قداس وجناز لراحة نفسه ، يوم غد الاحد الواقع في ٢٥ حزيران الجاري ، في تمام الساعة العاشرة والنصف ، وذلك في كنيسة سيدة الحدث .

الرجاء اعتبار هذه النشرة اشعارا خاصا .

قداس وجناز

بمناسبة مرور سنة على وفاة المرحوم

الدكتور جوزف عريبد

يقام في الساعة الحادية عشرة من قبل ظهر غد الاحد قداس وجناز لراحة نفسه في مطرانية الروم الكاثوليك — طريق الشام .

عائلة الفقيد وانسباؤه يدعون لمشاركتهم الصلاة ويرجون اعتبار هذه النشرة اشعارا خاصا .

قداس وجناز

يقام في الساعة العاشرة من قبل ظهر غد الاحد قداس وجناز الاربعين لراحة نفس المرحوم

اسبر الياس معلوف

وذلك في كنيسة مار الياس نيحا — البقاع .

فآل الفقيد يدعون الاهل والاصدقاء لمشاركتهم الصلاة راجين اعتبار هذه النشرة كدعوة خاصة .

برنامج سباق الخيل لحفلة السبت ٢٤ — ٦ — ٧٨

الشوط الاول — الساعة ٢ و ٣٠

جائزة البرزة — للخيل التي عمرها اربع سنوات ولم تربح · الوزن ٥٠ و٥٣ مع تخفيض للبونية · الجائزة ٧٠٠٠ ل·ل· المسافة ١٦٠٠

١ ف· برازيليا	هلال	٢،٠،٠	« احمد س »	٥٣	جري خفيف
٢ مفيد ديفي	الماز	٢،٠،٠	« عساف »	٥٣	١،٥٢ جامد
٣ جوزف اسمر	غلاب	جديد	« احمد س »	٥٠	١،٥١ ن· ج·
٤ عبد شاتيلا	ابن عيوق	٠،٢،٤	« حمودة »	٥٠	جري خفيف
٥ ف· ابو خضرا	ابن نجد	٠،٠،٠	« فاروق »	٥٠	١،٥٤ ن· ج·
٦ ف· ابو خضرا	كساب	٠	« فاروق »	٤٧	جري خفيف
٧ فوزي بيدس	ستولاند	٠،٠	« هدار »	٥٠	١،٥٢ جامد
٨ احمد صبح	برت	٠،٠،٠	« سامي »	٤٨—	١،٥٥ ن· ج·
٩ عثمان مكاوي	ليالي الانس	جديدة	« خالد »	٤٨—	١،٥٦ ن· ج·
١٠ فايق قمواي	ملوكية	جديدة	« احمد س »	٤٨—	١،٥٣ جامد

الشوط الثاني — الساعة ٣

جائزة عوكر — للخيل المسنة التي لم تربح · الوزن مشترك ٥٣ كيلو مع تخفيض للبونية · الجائزة ٧٠٠٠ ل·ل· المسافة ١٤٠٠ متر·

١ منح حشمي	عملاق	٤،٢،٠	« احمد س »	٥٣	جري خفيف
٢ مفيد ديفي	قوزاق	٤،٠،٠	« عساف »	٥٣	١،٥١ جامد
٣ مفيد ديفي	جمال	٣،٢،٢	« عساف »	٥٣	٢،١ ن· ج·
٤ توفيق عساف	جاسر	جديد	« قطان »	٥٣	١،٥١ جامد
٥ نصوح العريس	ملازم	٠،٢،٠	« عساف »	٥٣	١،٥ الباب
٦ بشاره برمانا	ناصر العرب	٠،٠،٠	« بيلون »	٥٣	مسحوب
٧ يوسف عمار	سنشار	٠،٠،٠	« سامي »	٥٣	جري خفيف
٨ م· لبابيدي	وارسو	٠،٠،٠	« حمودة »	٥٣	جري خفيف
٩ حنين صحناوي	وزير	٠،٤،٠	« علي س »	٥٣	جري خفيف
١٠ بروسلي	الخزرجية	٠،٠،٠	« لبابيدي »	٥١—	١،٤٩ جامد
١١ شحادة مساعد	الزيباء	٠،٠،٠	« بيلون »	٥١—	لم تشتغل
١٢ ناصر وفريج	غنائم	٠،٠،٠	« قطان »	٥١—	١،٥٠ جامد
١٣ الياس الطيار	هيبة	٠،٣،٢	« سامي »	٥١—	١،٥٢ عكيفه
١٤ ميخاليدس	جميلة	٠،٠،٣	« صاحبها »	٥١—	١،٥١ جامد

الشوط الثالث — الساعة ٣ و ٣٠

جائزة حارة صالم — لخيل الدرجة الثالثة التي عمرها اربع سنوات واكثر الوزن ٥٠ و٥٣ مع بناليته وتخفيض للبونية · الجائزة ٨٠٠٠ ل·ل· المسافة ١٦٠٠ متر ·

١ هنري فرعون	موج البحر	٠،١،١	« شريف »	٥٤	١،٤٥ جامد
٢ هنري فرعون	اكرم	ج،٠،٣	« شريف »	٥٠	١،٤٧ جامد
٣ هنري فرعون	شلال	٢،٤،٢	« شريف »	٥٠	٢،٤ ن· ج·
٤ انطوان هرموش	سجنجل	٠،٠،٠	« شويتي »	٥٣—	١،٦ الباب
٥ جوزف اسمر	عيبان	٠،١،ج	« احمد س »	٥٣	١،٥١ عكيفه
٦ احمد حيدر	سيد الخيل	١،٢،ج	« حساوي »	٥٣	جري خفيف
٧ عثمان مكاوي	جميل لبنان	١،ج،١	« خالد »	٥٢	٢،٥ ن· ج·
٨ م· عبد الكريم	العريش	٠،٠،٠	« شويتي »	٥٠	١،٥٦ ن· ج·
٩ عبدالله طالب	جهيل	٠،١،ج	« بحري »	٥٠	١،٤٧ جامد

الشوط الرابع — الساعة ٤

جائزة المروانية — هنديكاب لخيل الدرجة الثانية · (مخفضة) · المسافة ١٦٠٠ متر ·

١ عزمي عثمان	ريشان	٠،٣،٠	« حسين س »	٥٧	جري خفيف
٢ ريمون صعب	فواح	٤،٠،٠	« لبابيدي »	٥٥	جري خفيف
٣ مفيد ديفي	سفنكس	٢،١،٠	« عساف »	٥٥	١،٤٨ جامد
٤ مفيد ديفي	المنتصر	١،٢،ج	« عساف »	٥٣—	٢،٢ ن· ج·
٥ جورج عيسى	كركيان	١،٠،٠	« مزرعاني »	٥٢	٢،٧ ن· ج·
٦ ممدوح قرانوح	كحيلان فهد	٢،٠،٠	« حمودة »	٤٩—	جري خفيف
٧ جورج قازان	عنيد	٠،٠،٠	« حساوي »	٤٨—	جري خفيف
٨ يوسف عمار	درويش	٠،٤،٠	« مغنير س »	٤٨—	٢،٢ ن· ج·
٩ سمير الفرن	غضنفر	٠،٠،٠	« سامي »	٤٨—	جري خفيف
١٠ جورج شلهوب	زعيم الوادي	٠،٠،٠	« لبابيدي »	٤٨—	جري خفيف

الشوط الخامس — الساعة ٤ و ٣٠

جائزة حريقس — (مخفضة) لخيل الدرجة الثالثة التي عمرها اربع سنوات واكثر · الوزن ٥٠ و٥٢ مع بناليته وتخفيض للبونية · الجائزة ٥٥٠٠ ل·ل· المسافة ١٤٠٠ متر ·

١ م· لبابيدي	امل لبنان	٠،٠،٠	« حساوي »	٥٢	جري خفيف
٢ احمد شاتيلا	عامر الدار	٠،٠،٠	« بيلون »	٥٢	١،٥٣ عكيفه
٣ مهنا مهنا	عبرد	٤،٠،٠	« عساف »	٥٢	١،٤٩ جامد
٤ مفيد ديفي	هاني	٣،٢،٢	« عساف »	٥٢	٢،٦ ن· ج·
٥ عثمان مكاوي	نور العرب	ج،٠،٠	« خالد »	٥٢	١،٤٨ جامد
٦ حسن عيتاني	سويط	ج،٠،٢	« احمد س »	٥٢	١،٥٢ عكيفه
٧ احمد صبح	ياعين	٠،٠،٠	« بعصلي »	٥٢	١،٤٧ جامد
٨ مدام ج· عيد	رنا	١،ج،٠	« سامي »	٥٠—	١،٥٣ عكيفها
٩ هنري فرعون	وضحان	٠،٠،٠	« شريف »	٥٠	١،٤٧ جامد
١٠ ور· مطران	الملكة	٠،٢،٠	« مزرعاني »	٤٨—	١،٤٩ جامد
١١ سعيد وهبي	زينة	٣،٠،٠	« شريف »	٤٨—	١،٥٠ جامد

الشوط السادس — الساعة ٥

جائزة الزهراني — هنديكاب لبونية للدرجة الثانية والاولى · المسافة ١٤٠٠ متر ·

١ عبدالله طالب	حبيبة	١،٢،٣	« بحري »	٥٧	١،٤٧ جامد
٢ مفيد ديفي	وهم	٠،١،٠	« عساف »	٥٧	١،٤٩ جامد
٣ محمود عراجي	هنيدة	٣،٠،٠	« شريف »	٥٠	١،٤٧ جامد
٤ محمود عراجي	سعد ناجي	١،ج،٠	« شريف »	٤٨—	مشكوك في جريه
٥ سمير الفرن	زهرة البقاع	٠،٢،٠	« لبابيدي »	٤٩—	جري خفيف
٦ م· عبد الكريم	عسل	٠،٠،٠	« شويتي »	٤٩	١،٥٥ ن· ج·
٧ هنري فرعون	فرحان	١،٠،ج	« شريف »	٤٩	١،٤٧ جامد
٨ ناصر وفريج	جلنار	٠،٠،٠	« قطان »	٤٨	١،٥٠ جامد
٩ احمد صبح	تلميذ	٠،٠،٠	« احمد س »	٤٨	١،٥٠ جامد
١٠ فاروق كتفاني	عجيب	٠،٠،٠	« مرمر »	٤٧—	١،٢٥ الالف

اعلانات رسمية

اعلان

تجري لجنة استدراج العروض في المديرية العامة للبرق والهاتف استدراج عروض بطريقة الظرف المختوم لتلزيم ترميم مبنى الهاتف في جبيل .

حدد موعد اجراء هذا الاستدراج في الساعة التاسعة من صباح يوم الثلاثاء الموافق ١٨ تموز ١٩٧٨ .

يقدم العرض في غلافين مختومين يتضمن الاول تصريح العارض بتخوله في الاستدراج واطلاعه على شروطه المثبتة في دفتر الشروط الخاصة وبقبوله بجميع مندرجات هذه الشروط كما يتضمن التامين المؤقت الذي يجب ان يكون محررا باسم المديرية العامة للبرق والهاتف وعائدا للاستدراج بالذات ، ويحتوي الغلاف الثاني بيانا بالاسعار فقط ، يدون على ظاهر كل غلاف موضوع محتوياته وموضوع الاستدراج والتاريخ المحدد لاجرائه واسم العارض ويوضع الغلافان المذكوران ضمن غلاف ثالث معنون باسم لجنة استدراج العروض في المديرية العامة للبرق والهاتف ويكتب عليه موضوع الاستدراج وتاريخه فقط دون ذكر اي شيء اخر مميز لشخصية صاحب العرض .

يرسل العرض بواسطة البريد المضمون المغفل او باليد مباشرة الى لجنة استدراج العروض المشار اليها اعلاه والكائن مقرها في مبنى المديرية العامة للشباب والرياضة شارع سامي الصلح على ان يصل الى اللجنة المذكورة قبل الساعة الثانية عشرة من اخر يوم عمل يسبق موعد التلزيم وكل عرض لا يقدم بالطريقة المبينة اعلاه او يصل بعد التاريخ المحدد يعتبر لاغيا .

يمكن الاطلاع على شروط التلزيم لدى قلم المناقصات في المصلحة الفنية التابعة للمديرية العامة للبرق والهاتف وذلك خلال اوقات الدوام الرسمي .

المدير العام للبرق والهاتف
ريمي شامي

اعلان مناقصة عامة

في تمام الساعة العاشرة من يوم الثلاثاء الواقع في الحادي عشر من تموز سنة ١٩٧٨ تجري ادارة المناقصات في بناية تنيان الغانم — شارع بوردو — محلة الصنائع في بيروت مناقصة عامة علنية بطريقة الظرف المختوم لتلزيم المطبوعات والسجلات للمحاكم العدلية لعام ١٩٧٨ .

يمكن الاطلاع على دفتر الشروط الموضوع لهذه الغاية خلال اوقات الدوام الرسمي في مكاتب دائرة اللوازم المشتركة في مجلس الخدمة المدنية .

تقدم العروض في غلافين مختومين : يتضمن الاول تصريح المناقص والكفالة ويشتمل الثاني على بيان بالاسعار . يكتب على ظهر كل غلاف موضوع محتوياته تصريح او بيان بالاسعار وموضوع المناقصة والتاريخ المحدد لاجرائها واسم المناقص .

يوضع هذان الغلافان ضمن غلاف ثالث موحد يسلم للعارضين من ادارة المناقصات ويرسل اليها بالبريد المضمون المغفل او باليد مباشرة على ان يصلها قبل الساعة الثانية عشرة من اخر يوم عمل يسبق اليوم المحدد لاجراء المناقصة ولا يقبل اي عرض بعد هذا الوقت . لذلك يستحسن ايداع العرض شباك البريد قبل موعد اجراء المناقصة بسبعة ايام على الاقل تحسبا لكل طارىء .

رئيس مجلس الخدمة المدنية
جورج صليبي

خلاصة حكم

الى المحكوم عليه غسان التسميني المجهول المقام

بتاريخ ٣١—٥—١٩٧٨ قضت اللجنة التحكيمية البدائية في الشمال باسقاط حقك بالتمديد القانوني للماجور الذي تشغله في ملك المحكوم لهم ورثة بدر موصلي والزامك بتسليمه شاغرا من كل شاغل وبدفع مبلغ ١٧٥٠ ل.ل. للمحكوم لهم حتى اول نيسان ١٩٧٨ وبدفع البدلات التي ستستحق لغاية التخلية الفعلية على اساس البدل السنوي ستمائة ليرة لبنانية وتضمينك الرسوم والمصاريف وعشرين ليرة اتعاب محاماة.

تنذرك هذه اللجنة الحضور الى قلمها لاستلام صورة الحكم خلال خمسة عشر يوما تلي النشر وبعد انتهائها يصبح الحكم غير قابل للمراجعة وتعطى المعاملة مجراها القانوني .

اعادة اعلان مناقصة

الساعة العاشرة تاريخ ٨ — ٨ — ١٩٧٨ تجري بلدية حمانا مناقصة عمومية لتلزيم اشغال بناء مدرسة وفقا لدفتر الشروط الخاص ، يمكن الاطلاع عليه لدى امانة سر البلدية .

تقدم العروض الى امانة سر البلدية قبل الساعة الثانية عشرة من تاريخ ٧ — ٨ — ١٩٧٨ .

بلدية حمانا

تبليغ

صادر عن اللجنة التحكيمية البدائية الرابعة في بيروت .

غرفة الرئيس دياب .

الى السيد كمال مطر المجهول محل الاقامة للحضور الى قلم اللجنة المذكورة اعلاه لاستلام استحضار الدعوى المقامة عليه من قبل السيد جورج حداد والرامية الى الزامه بدفع البدلات المترتبة بذمته والزامه باخلاء الماجور الذي يشغله في ملك المدعي سندا لاحكام المرسوم الاشتراعي رقم ٧٧/٧ على ان يكون له الحق بالجواب خلال خمسة ايام من تاريخه ومن ثم حضور الجلسة المحددة في الساعة الحادية عشرة من يوم الجمعة الواقع في ٢٨ — ٧ — ١٩٧٨ قاعة محكمة الجنايات في بيروت والا حوكم غيابيا .

رئيس القلم
الياس ناصيف

اعلان عن اعادة مناقصة

في الساعة العاشرة من يوم الخميس الواقع في السابع والعشرين من شهر تموز سنة ١٩٧٨ ، تجري ادارة المناقصات الكائنة في بناية الحاج تنيان الغانم ، شارع بوردو ، محلة الصنائع في بيروت ، اعادة مناقصة عامة بطريقة الظرف المختوم لتلزيم تقديم سيارات لحساب وزارة الاعلام .

يمكن الاطلاع على دفتر الشروط الخاص الموضوع لهذه الغاية ، خلال اوقات الدوام الرسمي في دائرة الدراسات — المصلحة الفنية — مديرية الاذاعة اللبنانية — وزارة الاعلام — حي الصنائع — بيروت .

تقدم العروض بواسطة البريد المضمون المغفل او باليد مباشرة الى ادارة المناقصات ضمن غلافين مختومين يتضمن الاول تصريح المناقص والكفالة ويحتوي الثاني على بيان الاسعار . يدون على ظهر كل غلاف موضوع محتوياته — تصريح او بيان الاسعار والتاريخ المحدد للمناقصة واسم المناقص .

يوضع الغلافان ضمن غلاف ثالث موحد ، يسلم للعارضين من ادارة المناقصات ، ويرسل اليها بالبريد المضمون المغفل او باليد مباشرة على ان يصلها قبل الساعة الثانية عشرة من اخر يوم عمل يسبق اليوم المحدد لاجراء اعادة المناقصة ، ولا يقبل اي عرض بعد هذا الوقت .

وعلى من يريد أن يرسل عرضه بواسطة البريد وتحسبا لكل تاخير يستحسن أن يودع غلاف العرض ، مكتب البريد قبل أسبوع على الاقل من الموعد المذكور اعلاه .

المدير العام لوزارة الاعلام
شارل رزق

هكذا من الأصل

عودة خوان كارلوس والملكة صوفيا الى مدريد من بغداد

عاد الملك خوان كارلوس عاهل اسبانيا والملكة صوفيا امس الى مدريد بعد زيارة رسمية للعراق استمرت يومين .

وقالت وكالة الانباء العراقية ، انه كان في وداع الملك والملكة الرئيس احمد حسن البكر ، واعضاء مجلس قيادة الثورة ، والوزراء ، وكبار ضباط القوات المسلحة ، ورؤساء البعثات الدبلوماسية .

وبعد مراسم الوداع الرسمي في مطار بغداد ، استقل الملك والملكة الطائرة التي واكبتها طائرات سلاح الجو العراقي متوجهين الى مدريد .

مدريد ، بغداد — ر

■ قام الامير فهد بن عبد العزيز ولي العهد السعودي ونائب رئيس مجلس الوزراء أمس ، بزيارة الى برلين الغربية .

ثم عاد في المساء الى بون ليتابع زيارته الرسمية لالمانيا الغربية . وفي الصورة يبدو الامير فهد اثناء اجتماعه مع فيلي برانت ■ (صورة بالراديو من ا.ب)

نائب وزير خارجية الصين يصل الكويت اليوم

يصل الى الكويت اليوم السبت من طهران نائب وزير خارجية الصين الشعبية في زيارة رسمية تستغرق ثلاثة أيام .

وسيجري نائب وزير خارجية الصين خلال الزيارة محادثات مع الشيخ صباح الاحمد نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية الكويتي تتناول العلاقات الثنائية بين البلدين وتطورات الاوضاع العربية والدولية ووجهة نظر الحكومة الصينية تجاه الاوضاع العربية والصراع في افريقيا .

ومما يذكر ان هذه اول مرة يزور فيها مسؤول صيني الكويت في ظل الادارة الصينية الجديدة ..

الكويت — ا.ش.ا

الكويت تتوقع وتريد زيادة سعر النفط في مطلع السنة

اعرب الشيخ علي خليفة الصباح وزير النفط الكويتي عن اعتقاده بان اسعار النفط قد تزاد في مطلع العام القادم .

واستبعد في تصريحه للصحفيين لدى عودته مساء الخميس الماضي من جنيف حيث حضر اجتماعا وزاريا لمنظمة البلدان المصدرة للبترول « اوبيك » امكانية المنظمة في تمديد تجميد اسعارها الحالية الى ما بعد كانون الاول القادم .

وكان اجتماع اوبيك الذي استغرق ثلاثة ايام وانتهى يوم الاثنين الماضي قد وافق على الابقاء على تجميد اسعار النفط الذي بدأ منذ ١٨ شهرا لمدة ستة اشهر اخرى على الاقل .

وقال الشيخ علي ، وهو الرئيس الحالي لاوبيك ، ان تعديلات اسعار النفط مرتبطة بعوامل عدة بينها ضمان وحدة « اوبيك » ، ووضع سوق النفط العالمية والمصالح الفردية للبلدان المنتجة .

ومضى يقول ان هذه العوامل كلها قد تتجمع معا لزيادة الاسعار في كانون الاول ، وهو ما تريده الكويت .

وقال وزير النفط الكويتي ، وكانه اشارة الى التخمة الحالية في سوق النفط ، انه يأمل في ان ينتعش وضع السوق العالمية .

وكانت المملكة العربية السعودية ، وهي اكبر مصدر للنفط في العالم قد اتخذت من هذه التخمة سببا لمعارضة مطالب الدول الاخرى الاعضاء في « اوبيك » بزيادة فورية في الاسعار ، للتعويض عن خسائر في القوة الشرائية لايراداتها النفطية بسبب تدهور قيمة الدولار في اسواق تبادل العملات الاجنبية .

الكويت — ر

المؤسس سعيد فريحه — رئيس التحرير عصام فريحه

المدير المسؤول عزت صافي — مدير التحرير: ميشال رعد

الانوار

تصدر عن دار الصياد

المدير العام بسام فريحه

الموفد البابوي للمساعدات يزور الحص وبطرس

قام امين سر المجلس البابوي للمساعدات الابهنري دو ريدماتن أمس بجولة على عدد من المسؤولين وبحث معهم ما يمكن أن يقدم من مساعدات الى لبنان .

وقد زار الاب ريدماتن امس الرئيس سليم الحص في السراي ، يرافقه الاب سمير ظلوم رئيس منظمة « كاريتاس » في لبنان .

وكان الموفد الفاتيكاني قد زار وزير الخارجية السيد فؤاد بطرس صباح أمس .

ولدى مغادرته قصر بسترس قال الاب ريدماتن : الهدف من هذه الزيارة يدخل في نطاق المهمة التي اقوم بها وهي مهمة تباحث وتشاور مع المسؤولين اللبنانيين حول المساعدات الانسانية التي يحتاجها لبنان والتي باستطاعتنا تقديمها اليه .

وينتظر ان يزور الاب ريدماتن الجنوب قريبا .



■ الاب ريدماتن اثناء زيارته الرئيس الحص ويبدو الاب مظلوم ■ (تصوير حبيب ضيا)



■ وفي زيارة وزير الخارجية ■

■ الاميرة كارولين دو موناكو وخطيبها فيليب جونو يحتفلان بزفافهما يوم الاربعاء المقبل . واستعدادا للعرس اقيمت للخطيبين حفلة استقبال في مطعم مكسيم في باريس حضرتها الاميرة غريس والدة العروس التي تبدو الى اليسار مع الخطيبين ■ (صورة بالراديو من ا.ب)

لجنة الدفاع البريطانية تكشف عيوب محرك دبابة "تشيفتين"

اتهمت وزارة الدفاع البريطانية امس بالتقصير في تقرير برلماني تناول العيوب المتكررة في محرك دبابة « تشفتين » التي يستخدمها جيش « الراين » ، والقوات المسلحة الايرانية .

وقالت اللجنة البرلمانية للدفاع والشؤون الخارجية انه « رغم التحسينات التي ادخلت منذ عام ١٩٧١ على المحرك ، الا انه يلاحظ ان تاريخ صنع دبابة « تشفتين » يعطي اسوأ الانطباعات عن وزارة الدفاع » .

واعرب التقرير عن ان تركيب المحرك المعدل الخاص بدبابات « تشفتين » التابعة لجيش « الراين » (٩٠٠ دبابة) لن يتم قبل ١٩٧٩ .

واضاف التقرير ان هذه العيوب التي سجلت وان تكن مؤسفة ، الا ان المدفع ونظام « التيشان » في الدبابة ممتازان .

واعربت اللجنة عن اسفها لان يستغرق تغيير محرك دبابة « تشيفتين » اربع ساعات ، في مقابل نصف ساعة يستغرقها تغيير محرك دبابة (ليوبارد — ١) الالمانية — الغربية ، وثلاث ساعات لتغيير محرك دبابة (ام — ٦٠) الاميركية .

ولاحظت اللجنة ايضا ان المحركات الجديدة من طراز رولز — رويس التي ستزود بها دبابات « سوبر تشيفتين » البريطانية لن يتم تزويدها بالتدريع الجيد ((شوبهام) ، الا بعد تزويد المدرعات الايرانية به بوقت طويل .

لندن — وصف

كالاهان يزور واشنطن اليوم

اعلن مكتب جيمس كالاهان رئيس وزراء بريطانيا امس انه سيغادر لندن الى واشنطن اليوم في زيارة للولايات المتحدة تستغرق عدة ايام يلتقي خلالها مع الرئيس الاميركي جيمي كارتر .

ولم يذكر مكتب كالاهان شيئا عن الغرض من هذه الزيارة او الموضوعات التي سيطرحها في مباحثاته مع الرئيس كارتر . الا ان مصادر بريطانية قد صرحت ان الهدف الرئيسي من وراء الزيارة هو مناقشة التعاون الاميركي البريطاني في مجال صناعة الطيران المدني .

بعد انتهاء محادثاته مع السادات سيكوتوري : مهمتي سامية تتناول سبل اعادة التضامن العربي

عاد الرئيس الغيني احمد سيكوتوري الى كوناكري امس بعد انتهاء زيارته لمصر التي استغرقت يومين اجرى خلالها محادثات مع الرئيس انور السادات تناولت سبل اعادة التضامن العربي ، ودعم التضامن الافريقي .

وكان في وداع الضيف الغيني والوفد المرافق له السيد حسني مبارك نائب رئيس الجمهورية ، والسيد ممدوح سالم رئيس مجلس الوزراء ، وكبار المسؤولين المصريين .

مهمة سامية

وقد اعلن الرئيس سيكوتوري قبل سفره لصحيفة « الاهرام » ان زيارته الحالية لمصر ، وزياراته التي قام بها الى بعض الدول العربية كانت في اطار مهمة سامية ، وهي تحقيق التضامن العربي ، ومن ثم التضامن الافريقي والاسلامي .

واوضح سيكوتوري انه لم يقم بهذه المهمة بناء على طلب من اية حكومة عربية . وقال : ولكن ضميري وحده هو الذي يحركني وانا ادرك الصعوبات التي ستواجهني . ولكن مهما بلغت اسباب سوء التفاهم، فانه يجب ان نضع قبل كل شيء مصالح العالم العربي امام اعيننا ، ومصالح القارة الافريقية .

وقال الرئيس الغيني في تصريحاته التي نشرت امس ان الرئيس انور السادات ابلغه بموافقته على استئناف العلاقات الدبلوماسية مع كل من سوريا وليبيا والجزائر والعراق .

واوضح الرئيس سيكوتوري انه بعد خطوة عودة العلاقات بين مصر وهذه الدول سياتي تحقيق المصالحة العربية . وقال : ونطلب من الله ان يكون لنا دور في هذه المصالحة العربية والاسلامية ، ولصالح الشعوب المحبة للسلام كلها .

وذكر الرئيس الغيني انه سيلتقي مع الرئيس السوداني جعفر نميري ، وقال : ان مهمتي تتفق تماما ومهمة الرئيس السوداني ، لان اهدافنا مشتركة ، وغايتنا واحدة .

مشاكل القارة الافريقية

وعن الوضع في القارة الافريقية قال الرئيس الغيني: انني اقول بصراحة ان القارة تواجه مشاكل عدة تتعلق بظهور مناطق توتر وانقسامات ، ومشاكل افريقية ، ومحاولة لتقسيم مناطق النفوذ .

واكد انه ليس امام القارة الافريقية الا ان تحل مشاكلها بنفسها ، لانه لا يمكن لدولة خارجة عن القارة ان تحل مشاكلها . ولا بد من ان تقوم دول القارة باظهار نضجها السياسي بتحليل اسباب التوتر فيها .

وطالب سيكوتوري الدول الافريقية بان تتحلى بالشجاعة السياسية والادبية للتخلص من اسباب التوتر حتى لا تعطي الفرصة لاي دخيل ، او غريب ان يفرض وجهة نظره من الخارج .

الاسكندرية — ا.ش.ا

موسكو ترفض اي مراقبين غربيين لمناوراتها العسكرية بالمانيا الشرقية

علم امس من الدوائر المطلعة في برلين الغربية ان السلطات السوفياتية رفضت السماح بوجود مراقبين غربيين في المناورات التي ستقوم بها القوات السوفياتية في المانيا الديمقراطية يوم ٢٢ تموز القادم .

وصرحت هذه المصادر بان ٣٠ الف جندي سوفياتي سيشتركون في هذه المناورات .

وما يذكر هنا هو أن الاتفاقات المكملة لمؤتمر الامن والتعاون الاوروبي تجيز حضور مراقبين للمناورات العسكرية تاكيدا على خلق مناخ سلمي .

وجاء في البيان الخاص بهذه المناورات الذي اذاعته وزارة الدفاع السوفياتية يوم ١٣ حزيران الحالي ، أن هذه المناورات ستجري في احدى المناطق المواجهة لاقليم « سلكس » الاسفل ، وعلى بعد اربعين كيلومترا من الحدود مع المانيا الغربية .

واوضحت هذه الدوائر انها لا تعلم ما اذا كان المراقبون التابعون للدول المحايدة ، او غير الاعضاء في حلف شمال الاطلسي ، سيسمح لهم بحضور هذه المناورات .

واوضح متحدث باسم السفارة السوفياتية في برلين الشرقية انه لا يملك اي معلومات في هذا الشان .

وقد لاحظت الدوائر المسؤولة في برلين الغربية أن مجموعات الاتصال التابعة للحلفاء لدى القيادة السوفياتية في المانيا الديمقراطية لم تدع الى متابعة اي مناورات سوفياتية في المانيا الشرقية .

برلين — و.ص.ف

مصادرة ١٠٠ كيلو حشيشة في لندن وصلت من بيروت

صادر رجال الجمارك في لندن امس ، ١٠٠ كيلو من زيت الحشيش وصلت في ثلاث حقائب الى مطار هيثرو على متن طائرة قادمة من بيروت .

وتم اعتقال ٥ اشخاص احدهم لبناني يعيش في لندن للاستجواب .

لندن — ر

كبريانو وكالاهان بحثا المشكلة القبرصية

اجتمع الرئيس القبرصي سبيروس كبريانو الى رئيس الوزراء البريطاني جيمس كالاهان في لندن امس ، واجريا محادثات حول مشكلة قبرص .

وكان الرئيس كبريانو وصل الى لندن أمس الاول في زيارة تستمر خمسة ايام يجتمع خلالها ايضا الى اعضاء في البرلمان البريطاني .

ويرغب الوزراء البريطانيون في استئناف مبكر للمحادثات بين الجاليتين اليونانية والتركية تحت اشراف الدكتور كورت فالدهايم السكرتير العام للامم المتحدة . ولكن الجانب القبرصي اليوناني قال ان المقترحات القبرصية التركية الاخيرة لا تعرض اي اساس لاجراء مفاوضات . لان الحكومة القبرصية تعتبر انها ستؤدي الى تقسيم الجزيرة .

ويقول الرئيس كبريانو ان مقترحاته التي اعلنها في الامم المتحدة في الشهر الماضي ، والتي تدعو الى تجريد قبرص من الاسلحة ستؤمن جوا افضل لايجاد حل .

وكان السيد كالاهان قد بحث في النزاع القبرصي مع السيد بولنت اجويد رئيس وزراء تركيا في لندن في شهر ايار الماضي .

وكان السيد اجويد الذي يزور موسكو الان قد ابلغ بعض الوزراء البريطانيين قوله انه لا يوجد اي امل بانفراج في نزاع قبرص ما دامت الولايات المتحدة مستمرة في حظر الاسلحة على تركيا .

لندن — ر

ملك المغرب : السودان يمكن ان يصبح ميدان المعارك الثاني في افريقيا

قال الملك الحسن عاهل المغرب في مقابلة نشرت امس ، ان السودان يمكن ان يصبح ميدان المعارك الثاني في افريقيا لان فيه طاقات تجعله اغنى بلد في القارة .

وابلغ العاهل مجلة « الاكسبرس » الاسبوعية ان ٦٠ مليون هكتار (١٥٠ مليون فدان) من الارض في السودان ستصبح مروية عما قريب وقد اكتشف النفط فيه حديثا .

وشدد الملك الحسن على اهمية السودان الاستراتيجية في السيطرة على منابع النيل مما يعني انه يمكن بسهولة خنق مصر من اراضيه .

وقال الملك : وهو قريب كذلك من المملكة العربية السعودية . وستكون كارثة عالمية اذا اصبحت الاماكن المقدسة الاسلامية مهددة من نظام حكم كفار .

القذافي يزور المانيا الشرقية الاسبوع القادم

يقوم الزعيم الليبي العقيد معمر القذافي باول زيارة له لالمانيا الشرقية الشيوعية في الاسبوع القادم .

وقال متحدث بلسان السفارة الليبية في برلين الشرقية ان العقيد القذافي سيصل الى المانيا الشرقية يوم الاثنين في زيارة وصفها بانها رسمية وودية .

والزعيم الليبي يقوم حاليا بزيارة تشيكوسلوفاكيا .

وتاتي زيارته لالمانيا الشرقية بعد ثلاثة اشهر من مقتل الهر فيرنر لامبيرز اصغر اعضاء المكتب السياسي الالماني الشرقي سنا في حادث تحطم طائرة هليكوبتر خلال زيارة لليبيا .

وقالت مصادر المانية شرقية مطلعة ان الهر لامبيرز الذي كان يعتبر في احد الاوقات خليفة محتملا لزعيم الحزب الشيوعي « اريك هونيكر » ذهب ضحية محاولة اغتيال كان هدفها العقيد القذافي . ولم يعلن اي شيء رسمي في برلين الشرقية عن سبب تحطم طائرة الهليكوبتر في اذار الماضي .

هذا وتقوم المانيا الشرقية ببناء سلسلة من المشاريع الصناعية في ليبيا وتوفد بصورة منتظمة وفودا من المسؤولين الحكوميين والاقتصاديين الى طرابلس . وتربط بين البلدين اتفاقات عدة للتعاون الاقتصادي .

برلين الشرقية — ر

الحكم بسجن اثنين من مؤسسي "الالوية الحمراء"

صدرت على شخصين من مؤسسي منظمة « الالوية الحمراء » الايطالية احكام بالسجن مدة ١٥ سنة بتهم التخريب .

وحكمت محكمة في تورينو بذلك بعد ١٠٠ ساعة من المداولات حول احكام على ٦٤ متهما من اعضاء الالوية الحمراء على ريناتو كورتشيو بيترو باسي بالسجن ١٥ سنة لكل منهما .

وكان المدعي العام قد طالب بانزال عقوبة السجن مدة ١٥ سنة لكل منهما .

وحكم على ثلاثة اعضاء اخرين في منظمة الالوية الحمراء التي خطفت الدو مورو رئيس الوزراء الايطالي السابق وقتلته بالسجن ١٢ سنة لكل منهم .

وقد ادين ما مجموعه ٢٩ شخصا من اصل ٤٦ متهما في نهاية محاكمة استغرقت ثلاثة اشهر واجلت مرتين نتيجة لهجمات قامت بها الالوية الحمراء واصبحت المحاكمة تعتبر امتحانا للعدالة الايطالية نفسها .

تورينو — ر

عدد ضحايا زلزال سالونيك ارتفع الى ٤٨ شخصا

وفقا لما ورد في احصاء اذيع امس، ارتفع عدد الاشخاص الذين لقوا مصرعهم من جراء الزلزال الذي وقع يوم الثلاثاء الماضي في « سالونيك » الى ثمانية واربعين شخصا ، و ١٢٤ جريحا .

"نيويورك تايمز" : براون أقر تزويد الترسانة الاميركية بقنابل النيوترون

قالت صحيفة « نيويورك تايمز » امس ان هارولد براون وزير الدفاع الاميركي اقر مشروعا لوزارة الدفاع الاميركية (البنتاغون) ، يرمي الى تزويد الترسانة الاميركية بقنابل النيوترون بسرعة في حال قرر الرئيس كارتر انتاج هذا السلاح .

واضافت الصحيفة نقلا عن مسؤولين في وزارة الدفاع ، ان هذا المشروع يتيح للولايات المتحدة البدء بانتاج خزانات « للتروم » النظير المشع النووي المستخدم في صناعة القنبلة ، والتي يمكن تكييفها بعد ذلك مع صواريخ « لانس » ، والدانات من عيار ٨ بوصات المنتشرة في اوروبا .

هذا ولن يتم انتاج « التروم » ووضعه في الخزانات الا اذا اصدر الرئيس كارتر امرا بذلك .

وكان الرئيس الاميركي قرر في شهر نيسان الماضي عدم صنع القنبلة في الوقت الحاضر . كما اعلن في الوقت نفسه عن تطوير الصواريخ والدانات بحيث يتسنى تزويدها فورا بشحنات من النيوترون ، في حال قررت الولايات المتحدة انتاج هذه القنابل في المستقبل .

وذكرت « نيويورك تايمز » ان البيت الابيض طلب من البنتاغون ان يبادر الى دراسة الوسائل التي تكفل مثل هذا التطوير .

واضافت ان المسؤولين العسكريين انقسموا على انفسهم في هذا الشان . والواقع ان بعضهم اراد انتاج وتجميع كل مكونات شحنات النيوترون فورا ، بما فيها « التترون » قبل صدور القرار الرئاسي . وقالوا ان انتاج «التترون» ووضعه في الخزانات يمثلان عمليات طويلة ودقيقة ، يتطلب تنفيذها حوالي السنة .

وقالت الصحيفة ، نقلا عن المسؤولين انفسهم ان براون بحث المشروع الذي اقر في نهاية الامر ، مع زبيغنيو بريزنسكي مستشار الرئيس كارتر لشؤون الامن القومي .

ومع ذلك ، فان الصحيفة لا تعرف ما اذا كان هذا المشروع قد عرض على الرئيس كارتر للتصديق عليه .

نيويورك — و.ص.ف

اتفاق سوفياتي — تركي لتعزيز التعاون والعلائق الودية

وقع الاتحاد السوفياتي وتركيا امس اتفاقا ثنائيا جديدا يعتقد بانه يحمل تعهدا من البلدين بتعزيز التعاون والعلائق الودية .

واقتصر قول متحدث باسم السفارة التركية على ان التوقيع قد جرى ، لكنه رفض اعطاء اية تفاصيل .

وقد جرى احتفال التوقيع في الكرملين في اعقاب ثلاثة ايام من المحادثات بين رئيس الوزراء التركي بولنت اجويد والزعماء السوفياتيين .

وفي وقت سابق قالت مصادر تركية ان الاتفاق الذي يتخذ شكل بيان مشترك ، يشمل ثلاثة مقاطع بما فيها تعهدات العلائق السياسية .

وقالت المصادر انه يمكن ان يضاف مقطع رابع يدور حول التعاون الاقتصادي .

موسكو — ر